



Academia de Marinha



MEMÓRIAS
2016

VOLUME XLVI

LISBOA
2017

Patrocínio



Ficha técnica

Título: Memórias 2016

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

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

Capa: Grafómetro com luneta, marcado *Arcenal Real do Exército*, século XVIII (último quartel). Latão e latão prateado. Coleção LCS. Foto de Mário Carvalho

Data: novembro 2017

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito legal: 432075/17

ISBN: 978-972-781-136-6

ÍNDICE

| | |
|---|-------|
| Titulares dos cargos estatutários em 2016 | XI |
| Vida académica | XII |
| Lista de Membros eleitos | XVIII |
| Sessões culturais | |
| 8 JANEIRO | |
| CERIMÓNIA DE TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÉNIO 2016-2018 | |
| Discurso proferido pelo Presidente empossado | 23 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| Palavras proferidas pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada | 27 |
| Luís Macieira Fragoso | |
| 12 JANEIRO | |
| Cultura artesanal e viagens oceânicas: as práticas que modificaram os saberes no século XVI* | |
| Henrique Leitão | |
| 19 JANEIRO | |
| As fragatas classe Vasco da Gama. Profissionalismo e tecnologia: um desafio superado* | |
| Luís Xavier Cabrita | |
| 26 JANEIRO | |
| SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO <i>ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES /2015</i> | |
| Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha | 29 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| A institucionalização do ensino da náutica em Portugal (1779-1807) | 33 |
| Nuno Martins Ferreira | |
| 2 FEVEREIRO | |
| Cartografia hidrográfica oficial da via navegável do Douro | 49 |
| João Delgado Vicente | |

| | |
|---|-----|
| 16 FEVEREIRO | |
| A Nau Santa Catarina do Monte Sinai. 1516-1525* | |
| José Virgílio Pissarra | |
| 23 FEVEREIRO | |
| Política, diplomacia e acção de força: os imediatos antecedentes do 23 de fevereiro de 1916 | 61 |
| João Moreira Freire | |
| 1 MARÇO | |
| A Marinha na Grande Guerra. Da Declaração de Guerra Alemã ao Armistício (1916-1918) | 85 |
| José Rodrigues Pereira | |
| 8 MARÇO | |
| Grande Guerra: A Marinha Portuguesa e a Falerística | 113 |
| Paulo Neves Estrela | |
| 15 MARÇO | |
| Reconhecer e cartografar a costa de Moçambique (séculos XVI-XIX) | 147 |
| Ana Cristina Roque | |
| 5 ABRIL | |
| A Muleta e a Tartaranha (séculos XV-XX) | 155 |
| Fernando Gomes Pedrosa | |
| 12 ABRIL | |
| LANÇAMENTO DO LIVRO <i>PORTO. A CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO MARÍTIMO NO INÍCIO DOS TEMPOS MODERNOS</i> | |
| PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES / 2007 | |
| <i>I'd like to introduce you to Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos.</i> | 185 |
| <i>Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues / 2007</i> | |
| João Abel da Fonseca | |
| Uma cidade que se fez porto: o Porto nos séculos XV e XVI | 195 |
| Amândio Morais Barros | |
| 19 ABRIL | |
| Saber e Prática Náutica em Afonso de Albuquerque* | |
| Alexandra Pelúcia | |

| | |
|--|-----|
| 26 ABRIL | |
| Liga Naval Portuguesa (1900 - 1939): valorizar o Mar nos princípios do século XX. Programa e realidades | 203 |
| Fernando David e Silva | |
| 3 MAIO | |
| Os bacalhaus ingleses e os vinhos portugueses | 217 |
| Aurélio de Oliveira | |
| 10 MAIO | |
| Fundamentos da heráldica naval | 233 |
| António Manuel Gonçalves | |
| 17 MAIO | |
| A Caravela contra a Galé | 243 |
| Luís Miguel Duarte | |
| 24 MAIO | |
| SESSÃO SOLENE, NO ÂMBITO DAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA | |
| <i>In memoriam</i> Vice-almirante António Ferraz Sacchetti** | |
| Francisco Vidal Abreu | |
| 31 MAIO | |
| XII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM-ICEA | |
| “Comemorações da chegada dos Portugueses a Timor em 1515”*** | |
| Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha | 255 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| 7 JUNHO | |
| INAUGURAÇÃO DA XIV EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS, <i>O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS</i> , NO MUSEU DE MARINHA | |
| Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha | 257 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| 14 JUNHO | |
| <i>From Istambul with Love – Planos Otomanos para o Índico e a Ásia do Sueste no século XVI*</i> | |
| Jorge Santos Alves | |

| | |
|---|-----|
| 21 JUNHO | |
| Bocage Poeta e Livre-Pensador | 259 |
| Daniel Pires | |
| 28 JUNHO | |
| SESSÃO SOLENE <i>IN MEMORIAM</i> DR. JOSÉ DE VASCONCELLOS E MENEZES E PROF. DOUTOR JUSTINO MENDES DE ALMEIDA | |
| Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha | 265 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| <i>In memoriam</i> Dr. José de Vasconcellos e Menezes | 267 |
| Rui Rodrigues de Abreu | |
| Justino Mendes de Almeida e a Academia de Marinha | 273 |
| – um «mareante» da cordura, da compostura e da inteligência | |
| <i>In memoriam</i> | |
| João Abel da Fonseca | |
| Para um retrato científico de Justino Mendes de Almeida | 277 |
| Artur Anselmo | |
| 5 JULHO | |
| Linhas de Fortificação da Margem Sul | 281 |
| Rui da Costa Pinto | |
| 12 JULHO | |
| Abraham Zacuto e as tábuas solares portuguesas quinhentistas* | |
| Jorge Semedo de Matos | |
| 20 SETEMBRO | |
| Na senda de chineses, árabes e jaus: notas sobre a chegada dos portugueses a Timor*** | |
| Paulo Sousa Pinto | |
| 27 SETEMBRO | |
| Lançamento do livro Clube Militar Naval – 150 anos**** | |
| 4 OUTUBRO | |
| Cluster das atividades económicas ligadas ao mar* | |
| António Nogueira Leite | |

| | |
|--|-----|
| 11 OUTUBRO | |
| A Vocação Comercial dos Portos Portugueses* | |
| Jorge Pinho d'Almeida | |
| 18 OUTUBRO | |
| A Marinha de Comércio Nacional – Que futuro? | 309 |
| Rui Raposo | |
| 25 OUTUBRO | |
| Escrita e poder: rela es entre Portugal e a Santa S  no tempo de D. João V. A batalha naval de Matap o* | |
| Maria de Fátima Reis | |
| 8 NOVEMBRO | |
| SESSÃO CULTURAL CONJUNTA (AM-ACL-ICEA) | |
| Comemora es do V centenário da 1  edic o da Utopia, de Thomas More***** | |
| 15 NOVEMBRO | |
| Remédio para uma escala moribunda no Atlântico Norte | 313 |
| José Reis Leite | |
| 16 NOVEMBRO | |
| O Vice-almirante Fernando Simões Coelho da Fonseca | 321 |
| António Rebelo Duarte | |
| 22 NOVEMBRO | |
| Fragatas da Classe Vasco da Gama e a revolu o dos padrões de prontidão operacional com a participa o no <i>Operational Sea Training</i> | 329 |
| António Mendes Calado | |
| 24 NOVEMBRO | |
| CICLO DE CONFERÊNCIAS DIAITA – ALIMENTA O E SAÚDE EM TERRA E NO MAR: DAS CORTES E MOSTEIROS AO QUOTIDIANO DOS NAVIOS | |
| Palavras do Presidente da Academia de Marinha | 339 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| Sobreviver a bordo da Carreira da  ndia: a botica de bordo | 341 |
| João Menezes Cordeiro | |

29 NOVEMBRO

SESSÃO SOLENE

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha 349

Francisco Vidal Abreu

Viagem de circum-navegação do cruzador S. Gabriel

– aproximação a uma epopeia*

Manuela Mendonça

6 DEZEMBRO

Desassossegos marítimos em Fernando Pessoa 351

Kenneth David Jackson

13 DEZEMBRO

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA (AM-SGL-Emb. Rep. Turquia)

Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Pirî Reis*****

30 MAIO 2015

Os primórdios das relações *Lusíadas* com a China. 365

Ecos do valor dos Portugueses após a conquista de Malaca

por Albuquerque

Manuel Cadafaz de Matos

* Não publicado neste volume das *Memórias* por falta do texto

** Texto publicado no livro *Antônio Ferraz Sacchetti* in memoriam

*** Texto publicado nas *Atas da XII Sessão Cultural Conjunta AM-ICEA*

**** Textos publicados nos *Anais do CMN*

***** Textos publicados nas *Atas da Sessão Cultural Conjunta AM-ACL-ICEA*

***** Textos a serem publicados nas *Atas da Sessão Cultural Conjunta AM-SGL-Emb.Rep.Turquia*

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2016*

Presidente

Almirante Francisco Vidal Abreu

Presidente da Classe de História Marítima

Embaixador João de Deus Ramos

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Contra-almirante Luiz Roque Martins

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra Herlander Valente Zambujo

Secretário da Classe de História Marítima

Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Dr. Paulo Judá Santos



*Eleitos, para o triénio 2016-2018, pela Assembleia dos Académicos de 17 de novembro de 2015 e homologado em 25 de novembro de 2015 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

VIDA ACADÉMICA

Tomada de posse dos membros do Conselho Académico para o triénio 2016 / 2018



Em 8 de janeiro, em cerimónia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Luís Manuel Fourneaux Macieira Fragoso, teve lugar na Biblioteca Teixeira da Mota a tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2016/2018, eleitos em 17 de novembro de 2015 na Assembleia dos Académicos convocada para o efeito.

Entrega do Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* / 2015



A 26 de Janeiro, em sessão solene presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Macieira Fragoso, teve lugar a cerimónia de entrega do Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* / 2015, à obra “A institucionalização do ensino da náutica em Portugal (1779-1807)”, do Professor Doutor Nuno Martins Ferreira.

Para além do prémio já referido, foram atribuídas Menções Honrosas às obras “A colonização portuguesa da Guiné (1880-1960): Contributos sobre o papel da Marinha – com dois apêndices sobre Cabo Verde e São Tomé e sobre a caça aos negreiros de Angola”, do Professor Doutor João Carlos Moreira Freire, e “Diogo de Sá *De Navigatione (1549) sobre a navegação*”, de que foram coautores a Doutora e Académica Cristina Costa Gomes e o Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo.

Sessão solene *In Memoriam* Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti



No âmbito das comemorações do Dia da Marinha 2016, decorreu no auditório da Academia de Marinha, em 24 de maio, uma sessão solene de homenagem à memória do seu falecido Presidente António Emílio Ferraz Sacchetti.

Na sessão, presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Luís Fournieux Macieira Fragoso, encontravam-se presentes familiares do homenageado, numerosos académicos, camaradas, amigos e admiradores do Almirante Ferraz Sacchetti.

Seguiram-se as apresentações das comunicações “O nosso camarada Sacchetti”, pelo académico Óscar Filgueiras Mota, chefe do curso “Comandante Ferreira do Amaral” da Escola Naval, ao qual pertencia o homenageado, e “Vice-almirante António Ferraz Sacchetti. Um exemplo de cidadania e civilidade”, pelo académico João Pires Neves. A terminar, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada descerrou uma vitrina na Galeria da Academia, com as condecorações e os colares académicos do Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti, gentilmente oferecidos pela Família.

Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 31 de maio teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, a XII sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “Comemorações da Chegada dos Portugueses a Timor em 1515”, com a presença da Senhora Embaixadora da República Democrática de Timor-Leste, Dr.^a Maria da Paixão Costa.

Antes de se ter dado início à sessão do dia, o Diretor da Filatelia dos CTT Correios de Portugal, Dr. Rui Moreira, em conjunto com os Presidentes da Academia de Marinha e do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, deu início à cerimónia da obliteração do Carimbo Comemorativo dos 500 anos da Chegada dos Portugueses a Timor.

Seguidamente foram apresentadas as comunicações “Da Chegada dos Portugueses a Timor até ao fim do processo da Independência”, pelo académico Adriano Moreira, “Timor. De território desamparado a país reconhecido: acertos e desacertos na sua história”, pelo académico Artur Teodoro de Matos, “Revisitar dois estudos sobre Timor no tempo do Grupo de Estudos de História Marítima e do Centro de Estudos de Marinha. 1970-1971”, pelo académico João Abel da Fonseca e “A Presença da Marinha em Timor”, pelo académico José Luís Leiria Pinto.

Na Galeria da Academia, os participantes puderam apreciar a exposição documental e bibliográfica sobre a presença da Marinha Portuguesa em Timor, pertencente ao acervo do Arquivo Histórico da Marinha, ao Centro de Documentação, Informação e Arquivo Central de Marinha (CDIACM) e à Biblioteca da Academia de Marinha.



XIV Exposição de Artes Plásticas

Em 7 de junho realizou-se a cerimónia de inauguração da XIV Exposição “O Mar e Motivos Marítimos”, da Academia de Marinha. Com frequência bienal, a mostra foi apresentada na Sala D. Luís do Museu de Marinha.

Na Pintura, foram atribuídos o Prémio *Comandante Raul de Sousa Machado* à obra *Water Cycle Definition*, de Rui Tavares, e Menções Honrosas às obras *Rebentação do Mar*, de Isabel Zamith, *Neblina*, de Paulo Ossião, *Fragata D. Fernando II e Glória (fundeadas no Tejo, 2ª metade do século XIX)*, de António Delfim, e *By the Sea*, de Ana Ferreira.

Na Escultura, foi atribuído o Prémio à obra *Talang queenfish e Swordfish* de Paulo Silva, e Menções Honrosas às obras *Um peixe chamado Renato*, de Alberto Gordillo, e *Gaivota*, de Virgílio Augusto Domingues.

No Modelismo, foi atribuído o Prémio *Henrique Maufroy de Seixas* à obra *NRP Hermenegildo Capelo saindo a Barra do Rio Tejo, 1989*, de Rui Matos, e Menções Honrosas às obras *Bismarck*, de João Rodrigues Cancela, e *Carocho do Rio Minho*, de Norberto Moura Carrelo.

Após a entrega dos prémios decorreu a visita à Exposição.

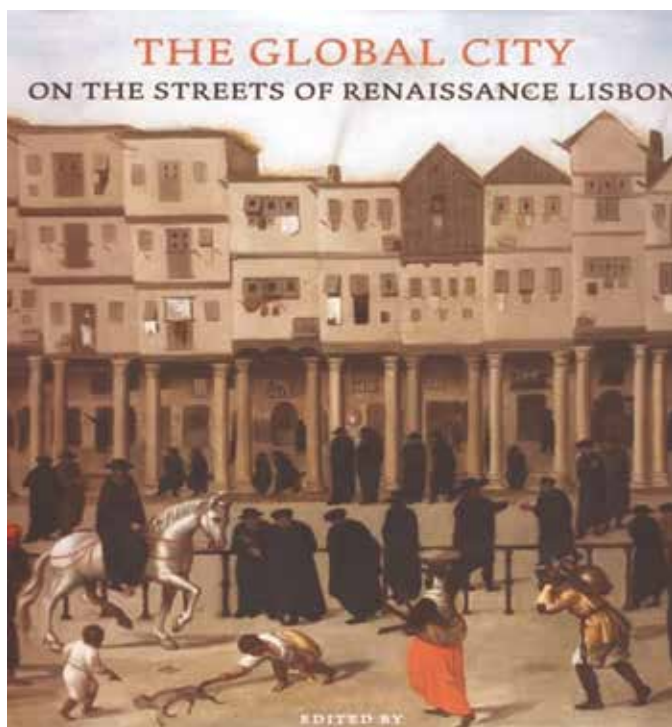


Assembleias dos Académicos

Foram realizadas três Assembleias dos Académicos, a primeira em 16 de fevereiro, para aprovação do Plano de Atividades para 2016, a segunda em 27 de outubro, para a eleição de várias categorias de membros e a terceira em 15 de dezembro, para aprovação do Relatório de Atividades de 2016 e do Plano de Atividades para 2017.

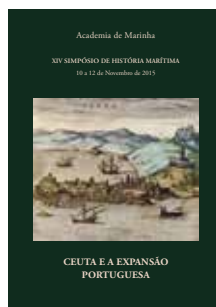
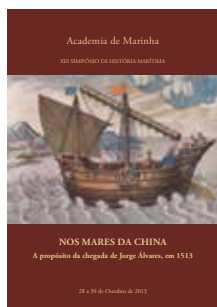
Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2016

Em 15 de novembro, o júri deliberou por unanimidade atribuir o Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2016 à obra *The Global City*, com coordenação de Annemarie Jordan Gschwend e K. J. P. Lowe. O júri decidiu ainda atribuir Menções Honrosas às obras *A baleação e o Estado Novo. Industrialização e Organização Corporativa (1937-1958)*, da autoria de Francisco Maia e Pereira Henriques, e *Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)*, da autoria de Liliana Cristina Magalhães Oliveira.



Lançamento e apresentação de livros

- *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos;*
- *A Peregrinação de Fernão Mendes Pinto – 400 anos da sua publicação;*
- *Memórias 2014;*
- *Memórias 2015;*
- *Actas do XIII Simpósio de História Marítima – Nos Mares da China. A propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513;*
- *Actas do XIV Simpósio de História Marítima – Ceuta e a Expansão Portuguesa;*
- *António Ferraz Sacchetti in memoriam.*



Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 29 sessões ordinárias, três sessões solenes e quatro sessões culturais conjuntas.

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 ou foram publicados em edição própria.

Académicos falecidos

José Caro Proença

Manuel Adelino da Silva Carrelhas

Eduardo Henrique Serra Brandão

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 27 de outubro

Honorários

D. Manuel Clemente

Mário Ruivo

Eméritos da Classe de História Marítima

Luís Filipe Ferreira Reis Thomaz

Augusto António Alves Salgado

Adelino Braz Rodrigues da Costa

Henrique José Sampaio Soares Sousa Leitão

Avelino de Freitas de Meneses

Rui Miguel da Costa Pinto

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Carlos Augusto de Sousa Reis

Ricardo da Piedade Abreu Serrão Santos

Fernando José Ribeiro de Melo Gomes

José Manuel Pinto Bastos Saldanha

Herlander Valente Zambujo

Luís Aires-Barros

Efetivos da Classe de História Marítima

José Virgílio Amaro Pissarra

Jorge Manuel Costa da Silva Flores

Maria Inês Amorim Brandão da Silva

Amélia Polónia

Francisco Ribeiro da Silva

Maria de Fátima Antunes dos Reis

Maria Isabel Milheiro Beato

Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Natália Correia Guedes

Artur Anselmo de Oliveira Soares

Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho

Correspondentes da Classe de História Marítima

Maria Cristina de Oliveira M. G. Pimenta Aguiar Pinto

Paula Maria de Carvalho Pinto Costa

Isabel Alexandra Murta Pina

Alexandra Pinheiro Pelúcia

Ana Cristina Ribeiro Marques Roque

Bruno Alexandre Gonçalves Neves

João Nuno da Rocha e Menezes Cordeiro

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

João Carlos de Oliveira Moreira Freire

José Pires de Lima

João do Carmo Silva

António Filipe Pimentel

Associados da Classe de História Marítima

Alberto Antonio Rodriguez Goñi (Uruguai)

Roberto Americo Lettieri Rodriguez (Uruguai)

Alejandro Nelson Bertocchi Morán (Uruguai)

Francisco Valiñas (Uruguai)

Juan Antonio Varese Saiz (Uruguai)

Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências

José Manuel Pérez-Prendes y Muñoz de Arraco (Espanha)

Massimo Montanari (Itália)

Rolf Nagel (Alemanha)

SESSÕES CULTURAIS

CERIMÓNIA DE TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÉNIO 2016-2018

Discurso proferido pelo Presidente empossado,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de janeiro

Exmo. Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Agradeço a V. Exa. a pronta homologação do resultado do acto eleitoral de 17 de Novembro passado, bem como o facto de ter desejado presidir a este acto de tomada de posse. Só posso considerar esta decisão como mais uma manifestação de apreço por este órgão cultural, que funciona na sua directa dependência. A presença de V. Exa. constitui ainda um significativo incentivo para todos aqueles que, comigo, serão mais directamente responsáveis pelos trabalhos a desenvolver no próximo triénio.

Pessoalmente, assumo o alto cargo de Presidente com honra, orgulho e, por que não dizê-lo, com gosto e empenho.

Senhores Membros do Conselho Académico

Aos Membros do Conselho Académico hoje empossado agradeço a pronta disponibilidade para integrarem a lista por mim presidida. As reuniões informais já realizadas só me vieram confirmar o acerto dos convites feitos. Estou certo que o espírito de cooperação, os conhecimentos, a vontade e a dedicação até agora demonstradas se manterão, de que só beneficiará a Academia de Marinha.

Ao Senhor Embaixador João de Deus Ramos, ao Senhor Almirante Luís Roque Martins, Vice-Presidentes das Classes de História Marítima e Artes, Letras e Ciências, respectivamente, ao Senhor Comandante Herlander Valente Zambujo, Secretário-Geral, e aos Senhores Professor Vítor Conceição Rodrigues e Dr. Paulo da Silva Santos, Vice-Secretários das Classes atrás referidas, manifesto o meu apreço e gratidão.

Senhores Ex-Presidentes e Membros Honorários da Academia de Marinha

Muito agradeço a vossa presença. A experiência dada pelo exercício do cargo de Presidente e a forma como os mandatos foram por Vossas Excelências desempenhados, constituem para mim um exemplo a seguir. Por seu lado, a dedicação e o saber que levaram a que alguns membros, muito poucos, tivessem sido promovidos a membros honorários desta Academia, constituirão sempre uma referência a perseguir e que não será esquecida.

Senhores Almirantes

A vossa presença, estou certo, não se limita a um acto formal de solidariedade institucional ou apenas de amizade. Entendo-a como uma manifestação da profunda ligação que a Marinha sempre teve às áreas culturais.

Na vida de bordo, os dias têm muitas vezes mais de 24 horas, e muitos dos nossos souberam bem aproveitá-las, tornando-se mais tarde homens de cultura e reconhecidos vultos de dimensão nacional e internacional. Disso são bom exemplo anteriores presidentes desta Academia, de que me permito destacar os dois primeiros, o Almirante Sarmiento Rodrigues, seu fundador e o Almirante Teixeira da Mota, ilustre investigador, que deu nome à sala e biblioteca onde nos encontramos.

Uma Marinha que não entenda e não apoie os seus órgãos culturais não é uma Marinha completa. É apenas um conjunto de homens e navios, sem história. E conhecer o passado é essencial para preparar o futuro. Portugal precisa, mais do que nunca, que as suas Marinhas, todas elas, voltem a ter uma grandeza que já possuíram, fazendo irradiar de novo do seu povo uma forte mentalidade marítima que a nossa geografia proporciona, a racionalidade requer e a história não nos pode deixar esquecer.

Senhor Presidente da Academia das Ciências e da Sociedade de Geografia

Senhora Presidente da Academia Portuguesa da História

Senhor Presidente do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica

Senhor Presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal

Senhor Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar

Muito agradeço a vossa presença. Entendo-a como uma manifestação de vontade em continuar a trabalhar em conjunto com a Academia de Marinha. Sei que assim foi no passado. Posso assegurar-vos que assim continuará a ser no futuro. Uma Academia, um Instituto ou uma Sociedade cujos princípios sejam estudar, desenvolver ou divulgar áreas específicas do conhecimento, não pode proceder como se fosse uma ilha. As matérias interpenetram-se, os conhecimentos são sempre parciais e limitados. Numa visão não restrita do mundo, acredito que a soma vale a pena e que a acentuação das diferenças nada traz de ganhos.

E no caso do mar, razão de ser da Academia de Marinha, o mar é tudo – é ciência, investigação, geografia, história, artes, letras, economia, direito, segurança, defesa, autoridade do estado, política e diplomacia. Por tudo isto, também não ignoraremos o trabalho das universidades que têm departamentos ou áreas de estudo ligadas ao mar. O nosso saber, também de experiência feito, certamente ajudará a caldear e validar saberes e linhas de investigação que merecem ser aprofundadas.

Senhores Membros da Academia de Marinha e distintos convidados

Agradeço, naturalmente, a vossa presença. Uma academia é a emanação do trabalho dos seus académicos, mas também da vida que as suas sessões públicas tiverem. E uma academia, por muitas sessões que realize, se não conseguir atrair presenças para além dos que constituem o seu círculo restrito de académicos, não faz passar a sua mensagem. Por isso é tão importante que no nosso auditório estejam sempre a aparecer caras menos conhecidas e que o tempo as vá tornando membros assíduos desta casa. Seria um bom sinal no sentido de que a missão estava a ser cumprida e a renovação estaria assegurada.

Senhoras e senhores convidados, as portas da Academia de Marinha estão sempre abertas, mas muito especialmente todas as Terças-feiras para as sessões das 17.30. Se o tema **mar** vos diz qualquer coisa, e certamente diz, pois se tal não acontecesse não estariam aqui, apareçam, venham enriquecer as nossas sessões. Garanto-vos que sairão também mais enriquecidos. E na próxima Terça à tarde, dia 12, como não podia deixar de ser, terá lugar a primeira sessão do novo triénio.

Minhas Senhoras e meus Senhores

A missão da Academia de Marinha tem por tarefas o estudo e a divulgação da história marítima, das artes, letras e ciências do mar e de tudo o que diga respeito ao mar. Tudo faremos para que elas se cumpram, com uma atenção particular virada para o rejuvenescimento dos quadros desta academia. Esta acção não esquecerá, por isso, de lançar sementes junto dos mais jovens que estão a estudar para iniciar carreiras ligadas ao mar.

Nesse sentido, não se deixará de vir a sensibilizar os responsáveis pelo ensino na Escola Naval e na Escola Náutica para que seja possível que, de forma regular, os alunos que assim o desejem, tenham a possibilidade de assistir a alguns dos nossos trabalhos. Se o conseguirmos, será dado um grande passo para que mais portugueses interiorizem o valor do nosso mar, em todas as suas vertentes, criando assim um maior número de agentes que, aliando o gosto pelo mar à cultura, estejam melhor preparados para a divulgação da importância deste vector estratégico, cuja consciencialização Portugal tanto necessita incutir nos seus decisores políticos.

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Permita-me uma palavra final de agradecimento a todos os membros do Conselho Académico cessante, pela obra que souberam construir e pela solidez com que a revestiram, o que só torna mais fácil a sua continuação, embora com pensamento próprio.

Agradeço antecipadamente a toda a guarnição da Academia de Marinha, militares e civis, a dedicação e o trabalho que não deixarão de dar à nova equipa directiva.

Com a ajuda de todos será fácil cumprir a missão que nos está cometida, podendo V. Exa. contar sempre com a Academia de Marinha para o ajudar a pensar problemas específicos ligados ao mar, que caibam no seu âmbito, se assim o entender.

Pode ainda V. Exa. ter por certo que tudo faremos para honrar a divisa desta Academia – “*Por mares nunca de outro lenho arados*” – onde o nosso Luís de Camões tão bem ilustra que a vontade pode superar a força, e que a descoberta não tem que estar necessariamente ligada ao acaso.

CERIMÓNIA DE TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÊNIO 2016/2018

Palavras proferidas pelo Almirante
Chefe do Estado-Maior da Armada,
Luís Macieira Fragoso, em 8 de Janeiro

Exmo. Senhor Presidente e
Exmos. Membros do Conselho Académico da Academia de Marinha
Exmos. Senhores Oficiais Gerais
Prezados Académicos
Distintos Convidados

É com sentida honra que presido à cerimónia de tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2016/2018, saudando cordialmente todos os presentes e apresentando os meus desejos de que 2016 seja um ano repleto de venturosos acontecimentos.

A relação dos titulares dos cargos estatutários eleitos para o próximo triénio, que tive o prazer de homologar, deixa-me amplamente satisfeito face ao indubitável mérito das personalidades que a compõem, traduzindo desta forma a esperança da Marinha na continuidade do significativo e valoroso trabalho desenvolvido por esta Academia.

Estou ciente de que a fasquia da exigência foi elevada ao patamar da excelência, mas estou certo de que não faltarão empenho e dedicação para que a Academia de Marinha mantenha a atual, regular e cadenciada divulgação do saber e do conhecimento do mar, a que nos habituou.

Vivemos num tempo em que a sociedade se transforma a um ritmo desconcertante, se desumaniza, nos torna mais individualistas e em que perdemos, muitas vezes, a liberdade de reflexão e observação. Nesse sentido, a cultura e o desenvolvimento do conhecimento e reflexão, protagonizado em instituições como esta Academia, são fundamentais à humanidade em geral e ao devir Nacional em particular.

A Marinha, instituição com uma forte identidade, ao participar neste espaço cultural, de inter-relações e interdependências complexas, obriga-se a olhar para a envolvente como forma única de perceber e compreender a sua identidade específica, mas não só; este exercício, essencial, serve ainda como forma de compreender como poderá, a instituição, determinar ou condicionar esse mesmo universo e acalentar a esperança de continuar a navegar, rumo ao reforçar e valorização da sua identidade.

Esta procura, incessante, de fazer mais e melhor que norteia a atividade desta Academia, está espelhada no conjunto diversificado e significativo de atividades realizadas nos últimos anos, a que o Senhor Almirante Vieira Matias, Presidente cessante, tão detalhadamente aludiu na Sessão Cultural de Despedida (ou melhor de agradecimento, segundo o próprio). O Senhor Almirante, que após uma longa e brilhante carreira, soube encontrar o ânimo e disponibilidade para de forma abnegada e enérgica contribuir, uma vez mais, expressivamente para o reforçar da identidade e vocação marítima desta instituição, de tradições e saberes seculares, à qual já tanto tinha dado.

E tem sido assim que, promovendo a excelência e cultivando a autonomia científica, este singular órgão cultural da Marinha conseguiu agregar um alargado conjunto de eminentes personalidades académicas, militares e civis, conferindo, à Academia de Marinha, o lustre e reconhecimento académico dos interlocutores científicos e culturais da nossa sociedade.

Senhor Almirante Vidal Abreu
Senhores membros do Conselho Académico,

Senhor Almirante, não é minha intenção descrever as suas reconhecidíssimas qualidades, pois estas são do conhecimento público e constituem-se como uma referência para a Marinha.

Estou certo de que da ponte desta barca, bem secundado pelos seus vice-presidentes, secretário-geral e vice-secretários, equipa coesa e de elevadíssima competência, emanarão as orientações que levarão a Academia a demandas de indiscutível qualidade e inovação, na conquista do merecido espaço de referência.

Reforço, uma vez mais, a minha convicção num Portugal, cuja história e geografia exigem, que se vire cada vez mais para o espaço de oportunidade que é o mar, tornando-o num vetor essencial ao desenvolvimento nacional. Nesse quadro, esta Academia, estou certo, continuará a manter acesa a vontade de se afirmar como **catalisador do conhecimento do mar**, promovendo iniciativas conducentes à divulgação e enriquecimento do nosso património histórico, científico e artístico com ele relacionados. Só dessa forma, será imaginável transformar em realidade o desiderato, dilatando, em simultâneo, o conhecimento do mar e o prestígio da Marinha e de Portugal.

Termino, exortando a Academia de Marinha a sublimar a sua divisa, “*por mares nunca de outro lenho arados*”, continuando a expandir os estudos relacionados com o mar e com as atividades marítimas, para tal, aqui afirmo toda a minha disponibilidade e apoio.

SESSÃO SOLENE
ENTREGA DO PRÉMIO
ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES /2015

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 26 de janeiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

De novo, e num curto espaço de tempo, a Academia de Marinha acolhe V. EXA. que se dignou, mais uma vez, presidir a esta sessão em que vai ser atribuído o prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*, referente ao ano 2015.

A presença do Chefe do Estado-Maior da Armada dá a devida solenidade a esta sessão, na continuidade de uma já longa tradição, assim honrando o fundador desta Academia.

Saúdo pois V. EXA., aproveitando a oportunidade para, em nome da Academia de Marinha, desejar à Marinha bons ventos para o ano em curso, e que 2016 possa ser um ano de recuperação das agruras sofridas em anos anteriores, só ultrapassáveis graças ao enorme brio e dedicação dos nossos marinheiros.

Saúdo muito particularmente a Sr. Almirante Junqueiro Sarmiento que, em representação da família do Almirante Sarmiento Rodrigues, aceitou estar presente e integrar a mesa de honra.

A presença nesta sala dos seus irmãos, Sr.^a Dona Ana Maria Cavaleiro de Ferreira e do Senhor Almirante Artur Junqueiro Sarmiento, bem como de outros familiares, só contribuem para dar expressão e sentido a esta cerimónia.

Senhores ex-presidentes e membros honorários desta Academia,
Senhor Presidente da Academia das Ciências e da Sociedade de Geografia de Lisboa,
Senhora Presidente da Academia Portuguesa da História,
Senhor Presidente do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica,
Senhor Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar,
Senhores Académicos, Senhores convidados, minhas Senhoras e meus Senhores,

O prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* é atribuído de dois em dois anos, nos anos ímpares, estando atualmente regulado pela Portaria 25/2001 de 12 de janeiro. É um prémio de âmbito internacional, destinando-se a impulsionar e a dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das atividades marítimas dos Portugueses, honrando assim a memória do seu patrono.

O prémio é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária de valor fixado por despacho do Chefe de Estado-Maior da Armada. Para apreciação e classificação dos trabalhos é constituído um júri com a seguinte composição:

Presidente – Presidente da Academia de Marinha.
Vogais – Vice-presidentes da Academia de Marinha.
Representante da Academia de Ciências de Lisboa.
Representante da Academia Portuguesa da História.
Dois membros efetivos da Academia de Marinha.
Secretário-Geral da Academia de Marinha que desempenha as funções de secretário do júri.

Aproveito a oportunidade para agradecer aos representantes da Academia das Ciências de Lisboa e da Academia Portuguesa da História que em 2015 integraram o Júri, Senhores Professor Doutor Artur Anselmo de Oliveira Soares e Professor Doutor Armando Alberto Martins, respetivamente, pelo trabalho realizado e pelo apoio dado à Academia de Marinha.

A este prémio concorreram seis trabalhos de grande qualidade. As atas da reunião do Júri assim o atestam. Mas foi decidido atribuir o prémio ao trabalho intitulado: *A institucionalização do ensino da náutica em Portugal (1779-1807)*, da autoria do Professor Doutor Nuno Martins Ferreira. Decidiu ainda o júri atribuir menções honrosas a dois trabalhos:

- *A colonização portuguesa da Guiné (1880-1960): Contributos sobre o papel da Marinha – com dois apêndices sobre Cabo Verde e São Tomé e sobre a caça aos negreiros de Angola*, da autoria do Professor Doutor João Carlos Moreira Freire.
- *Diogo de Sá De Navigazione (1549) Sobre a Navegação*, em co-autoria da Senhora Doutora Cristina Costa Gomes, nossa académica, e do Senhor Professor Doutor Arnaldo do Espírito Santo.

Estão pois todos os autores de parabéns. Mas voltemos ao trabalho premiado.

Não se trata de um trabalho escrito especificamente para concorrer a este prémio, nem o regulamento assim o obriga. Corresponde, outrossim, à tese de doutoramento, com o mesmo título, especialmente elaborada para a obtenção do grau de Doutor em História, especialidade – História dos Descobrimentos e da Expansão, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Cumpre acrescentar, e com gosto o faço, que o orientador da tese foi um nosso académico – o Professor Doutor Francisco Contente Domingues.

Sobre o tema direi apenas que é profundamente atual, agora que parece que se voltou a descobrir que o ensino é a chave do sucesso, do progresso e do desenvolvimento de um País. Um pouco tarde, mas antes assim, embora se continue a discutir, ano após

ano, governo após governo, que ensino, que metodologias, que ambições, que aferições, que tipo de literacias queremos.

Não me deterei com a descrição da obra já que, em boa hora o Conselho Académico anterior decidiu e eu concordo que, contrariamente ao que se vinha fazendo, o orador desta sessão solene seria o premiado que assim terá ocasião de expor o seu pensamento e os aspetos principais do seu trabalho, o que certamente fará muito melhor do que eu.

A terminar apresento apenas uma curta nota curricular do premiado, evitando assim que seja o próprio a ter que o fazer.

O Senhor Professor Doutor Nuno Martins Ferreira é Professor Adjunto Convidado da Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico de Lisboa. Leciona disciplinas ligadas às ciências sociais e à didática da história e da geografia em cursos de licenciatura e de mestrado, no âmbito da formação de educadores de infância e de professores de 1º e 2º ciclos. Em articulação com a actividade docente, coordena um projeto de valorização do património didáctico-científico da Escola Superior de Educação de Lisboa.

Em termos académicos, é Mestre e Doutor em História (especialidade de História dos Descobrimentos e da Expansão), graus atribuídos pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, tendo defendido uma dissertação de mestrado sobre a vida e obra do cosmógrafo-mor e engenheiro-mor do Reino, Luís Serrão Pimentel, e uma tese de doutoramento dedicada ao ensino náutico, investigação esta distinguida com o prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* 2015, atribuído pela Academia de Marinha.

É investigador do Centro Interdisciplinar de Estudos Educacionais da Escola Superior de Educação de Lisboa e do Centro de História da Universidade de Lisboa e tem como áreas de interesse a formação de professores, o património escolar e a história do ensino náutico, sendo autor de diversos trabalhos nessas áreas.

Nos últimos anos foi autor ou co-autor de um conjunto de artigos no âmbito da náutica, do ensino e do património escolar.

Um vez mais, 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.

A terminar, renovo os meus agradecimentos ao Senhor Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada e a todos, Senhoras e Senhores Académicos e Convidados que nos quiseram honrar com a sua presença.

A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO ENSINO DA NÁUTICA EM PORTUGAL (1779-1807)

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Nuno Martins Ferreira, em 26 de janeiro

Resumo

Neste texto, apresentam-se as principais linhas do trabalho de investigação, intitulado *A institucionalização do ensino da náutica em Portugal (1779-1807)*¹, defendido em provas públicas no ano de 2014, para a obtenção do grau de Doutor em História dos Descobrimentos e da Expansão, atribuído pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Esta tese foi distinguida pela Academia de Marinha com o “Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues/2015”, em cerimónia solene ocorrida no dia 26 de janeiro de 2016².

Introdução

A historiografia do período das grandes navegações (séculos XV e XVI) foi atraída por uma reflexão acerca do peso da experiência dos pilotos no mar em contraponto à estruturação mental dos teóricos. De entre os muitos nomes que se dedicaram à investigação da dimensão técnica da história das navegações portuguesas, na qual se inclui a sua vertente pedagógica, destacam-se os de Luís de Albuquerque³, Abel Fontoura da Costa⁴,

¹ A tese, orientada pelo Professor Doutor Francisco Contento Domingues, encontra-se em livre acesso no Repositório da Universidade de Lisboa (<http://hdl.handle.net/10451/10963>).

² Este texto corresponde, com algumas alterações, ao que foi apresentado na cerimónia de entrega do “Prémio Almirante Sarmiento Rodrigues/2015”.

³ Entre outros títulos: *Para a história da ciência em Portugal*, Lisboa: Livros Horizonte, 1973; *Ciência e experiência nos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983; *A náutica e a ciência em Portugal. Notas sobre as navegações*, Lisboa: Gradiva, 1989; *As navegações e a sua projecção na ciência e na cultura*, Lisboa: Gradiva, 1989.

⁴ *Bibliografia náutica portuguesa até 1700*, Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940; *A marinharía dos Descobrimentos*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1960 (3ª ed.).

Avelino Teixeira da Mota⁵, Armando Cortesão⁶, W. G. L. Randles⁷ e, mais recentemente, Francisco Contente Domingues⁸.

No grande tema da Expansão Ultramarina portuguesa, o confronto entre o saber teórico e a prática da navegação, isto é, entre a transmissão de conhecimentos relativos à arte de navegar e o modo como a sua aprendizagem foi recebida pelos pilotos, esteve sempre presente. Como é sabido, desde o tempo de Pedro Nunes, cosmógrafo mor, que o peso da experiência esteve no centro do confronto entre pilotos e homens de gabinete.

A produção académica dedicada aos séculos XV e XVI procurou, entre outros aspectos, compreender em que medida o desenvolvimento da náutica portuguesa influenciaria o pensamento moderno europeu. O papel do cosmógrafo foi incluído nesta compreensão, mas a verdade é que a produção historiográfica afastou o seu objeto de interesse do estudo da náutica portuguesa dos séculos XVII e XVIII.

No âmbito da investigação de mestrado, de que resultou uma dissertação defendida na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, em 2009, estudámos a figura e obra de Luís Serrão Pimentel, cosmógrafo mor e engenheiro mor de Portugal⁹. Através desse estudo, percorreu-se as grandes dificuldades sentidas por aqueles que se dedicavam ao ensino da náutica: o diálogo difícil entre teóricos e práticos, a baixa literacia dos pilotos, e um ensino elementar dos principais conceitos ligados à arte de navegar.

A temática escolhida para a investigação de doutoramento emergiu neste âmbito do ensino da náutica, tendo-se centrado numa cronologia pouco estudada, a da segunda metade de Setecentos e início de Oitocentos, um tempo de transição. Com efeito, as últimas décadas do século XVIII deram a conhecer novidades neste domínio: o desaparecimento do tradicional professor de náutica e o surgimento de escolas próprias, as academias. Luís Serrão Pimentel, homem da ciência do século XVII, havia inaugurado

⁵ *A arte de navegar no Mediterrâneo nos séculos XIII-XVII e a criação da navegação astronómica no Atlântico e no Índico*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, 1957; *Os regimentos do cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, separata das *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa – Classe de Ciências* (t. 13), Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1969; *Instruções náuticas para os pilotos da Carreira da Índia nos começos do século XVII*, separata (XCIII, secção de Lisboa), Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1974.

⁶ *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI* (2 vols.), Lisboa: Seara Nova, 1935; *História da cartografia portuguesa* (2 vols.), Coimbra: Junta de Investigações do Ultramar, 1969-1970; *Nautical science and the renaissance*, Coimbra: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974 (originalmente publicado como separata nos *Archives Internationales d'Histoire des Sciences*, em 1949); *Contribution of the portuguese to scientific navigation and cartography*, Coimbra: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974.

⁷ The alleged nautical school founded in the fifteenth century at Sagres by prince Henry of Portugal, called the 'Navigator', *Imago Mundi*, 45, 20-28, 1993.

⁸ *Navios e viagens. A experiência portuguesa nos séculos XV a XVIII*, Lisboa: Tribuna da História, 2008.

⁹ *Luís Serrão Pimentel (1613-1679): cosmógrafo mor e engenheiro mor de Portugal*. A dissertação pode ser consultada no Repositório da Universidade de Lisboa (<http://hdl.handle.net/10451/467>).

uma tradição de cosmógrafos na família¹⁰, tradição essa que seria extinta em 1779, ano da criação da Academia Real de Marinha, em Lisboa.

Não é despidendo assinalar o importante contributo de trabalhos de investigação da autoria de oficiais do Exército ou da Marinha. Nomes como os de Nuno Valdez dos Santos¹¹, Henrique Alexandre da Fonseca¹², José António Rodrigues Pereira¹³, Abílio Freire da Cruz Júnior¹⁴, António Costa Canas¹⁵ e José Manuel Malhão Pereira¹⁶, entre outros, deram a conhecer diversos aspetos do passado náutico português Setecentista, nomeadamente sobre aspetos técnicos da navegação ou sobre o seu ensino. Apesar disso, temos em Portugal um *corpus* bibliográfico disperso e parcelar sobre a dimensão do ensino náutico para este período que nos permita ter uma visão sólida de conjunto.

Relembre-se, a este propósito, as palavras proferidas pelo comandante José Manuel Malhão Pereira, em 2007, numa comunicação sobre o ensino náutico em Goa¹⁷:

[...] os historiadores da náutica, tendo-se essencialmente debruçado sobre os períodos considerados mais importantes da expansão Portuguesa, os séculos XV e XVI, terão aparentemente descurado os séculos seguintes, que ultimamente têm felizmente sido mais atentamente analisados, tendo-se verificado que a teoria da decadência Portuguesa face aos outros povos europeus que se lhe seguiram na expansão deverá ser rectificadada.

Este vazio historiográfico ficou a dever-se não só a uma ausência de novidade nos aspetos técnicos da navegação, já distante das grandes descobertas ultramarinas dos séculos XV e XVI, mas também à pesada herança deixada por autores que escreveram a história da matemática em Portugal.

¹⁰ A Luís Serrão Pimentel sucederam, no cargo de cosmógrafo mor interino e efetivo, Manuel Pimentel, Luís Francisco Serrão Pimentel e Francisco da Silva Serrão Pimentel. Antes deste último, o seu irmão, Manuel Pimentel, fora preparado para ocupar o cargo a título efetivo, mas morreria na sequência do Terramoto que abalou Lisboa em 1755.

¹¹ *Setecentos anos de estudos navais em Portugal*, Lisboa: Academia de Marinha, 1985.

¹² *Crónicas de marinha*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1999; *A propósito do bicentenário da criação da Companhia de Guarda-Marinhas e da sua academia*, Lisboa: Academia de Marinha, 1985.

¹³ *Campanhas navais 1807-1823 – A marinha portuguesa no tempo de Napoleão* (vol. II), Lisboa: Tribuna da História, 2005; *A marinha de guerra portuguesa nos finais do século XVIII, separata do XVII Colóquio de história militar nos 200 anos das invasões napoleónicas em Portugal. A guerra peninsular: perspectivas multidisciplinares* (pp. 103-119), Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2007.

¹⁴ *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

¹⁵ Os jesuítas e o ensino da náutica, *Anais do Clube Militar Naval, CXXXV* (outubro-dezembro), 797-822, 2005. Publicou, em 2007, em coautoria de Carlos Manuel Valentim, Entre a prática e a teoria. A criação de um ensino naval para oficiais da Marinha de Guerra em Portugal (uma breve nota), *Anais do Clube Militar Naval, CXXXVII* (julho-setembro), 541-551.

¹⁶ “Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos” de Manuel dos Sanctos Rapozo: um livro de marinaria do século XVIII – *Estudo crítico* (Dissertação de mestrado), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa. Foi editada em livro, em 2008 (Ericeira, Mar de Letras).

¹⁷ *O ensino náutico em Goa – séculos XVI a XIX*. Comunicação apresentada na Academia da Marinha, a 8 de maio de 2007 (disponível em <http://tinyurl.com/67c4hyt>).

Autores como António Ribeiro dos Santos¹⁸, Francisco de Borja Garção Stockler¹⁹, José Silvestre Ribeiro²⁰, Rodolfo Guimarães²¹, Francisco Gomes Teixeira²², Luís Woodhouse²³ ou Pedro José da Cunha²⁴, apresentaram os séculos XVII e XVIII como decadentes do ponto de vista do desenvolvimento científico em Portugal, arrastando a náutica e o seu ensino, pelo menos até ao reinado de D. José, para patamares de mediocridade.

A verdade é que o ensino da náutica para o período em questão, não só não foi decadente como mostrou novidades ao nível de uma formação mais profissionalizada e do grau de exigência pedido a alunos e a professores.

Estrutura do trabalho de investigação

O objetivo deste trabalho foi o de estudar a institucionalização do ensino da náutica na segunda metade do século XVIII e início do século XIX, em Portugal. O estudo centrou-se na criação das academias a partir do contexto que levou à sua institucionalização, influências, regulamentação e dinâmicas de atividade escolar, durante o período em que estas instituições funcionaram de um modo contínuo. Para tal, teve-se em conta três dimensões: a primeira dimensão foi a do contexto da Educação e a mudança do paradigma educativo no reinado de D. José, sobretudo à luz da utilidade do conhecimento técnico para o progresso do Reino, e na sequência do fim do monopólio educativo da Companhia de Jesus; a segunda prendeu-se com as mudanças ocorridas no domínio do ensino da navegação até 1779, com destaque para o aparecimento de aulas de pilotagem no espaço colonial e para a reforma da Universidade de Coimbra que previu um curso de náutica; e a terceira dimensão foi a da criação e funcionamento das academias enquanto espaços regulamentados de ensino²⁵.

Em termos metodológicos, optou-se por estudar o período temporal que decorreu entre 1779 e 1807, ou seja, entre a data da criação legal da primeira academia (a Academia

¹⁸ Memórias Historicas sobre alguns Mathematicos Portuguezes, e Estrangeiros Domiciliarios em Portugal, ou nas Conquistas. In *Memórias de Literatura Portuguesa publicadas pela Academia Real das Ciências de Lisboa* (t.VIII, parte I) (pp. 148-229), Lisboa: na Officina da mesma Academia, 1812. Consultado em <http://purl.pt/71/2/>.

¹⁹ *Ensaio histórico sobre a origem e progressos das mathematicas em Portugal*, Paris: Officina de P. N. Rougeron, 1819. Consultado em <http://tinyurl.com/mnkf2r>.

²⁰ *Historia dos estabelecimentos scientificos, litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da Monarchia* (19 vols.), Lisboa: Academia Real das Ciências, 1871-1914.

²¹ *Les mathématiques en Portugal au XIXe siècle*, Coimbra: Imprimerie de l'Université, 1900.

²² *História das matemáticas em Portugal*, obra publicada a título póstumo pela Academia das Ciências de Lisboa, em 1934.

²³ *A matemática em Portugal no princípio do século XIX*, Madrid: Talleres Poligraficos, 1925.

²⁴ *Bosquejo histórico das matemáticas em Portugal*, Lisboa: Imprensa Nacional de Lisboa, 1929.

²⁵ As academias estudadas foram as seguintes: Academia Real de Marinha, criada em 1779; Academia Real dos Guardas Marinhas, fundada em 1782; e Academia Real de Comércio e Marinha do Porto, com atividade a partir de 1803. Por constrangimentos colocados no acesso aos arquivos da Real Companhia Velha, arquivo em que se pode encontrar documentação relativa à Academia do Porto, optou-se, nesta investigação, por estudar, essencialmente, as duas academias de Lisboa.

Real de Marinha) e a viagem da Corte para o Brasil. No tocante à contextualização histórica, examinou-se o aparecimento de um ensino estruturado em escolas próprias a partir dum importante conjunto de alterações ocorridas desde a década de 60 do século XVIII.

Para além da atenção dada ao aparecimento do corpo de guardas marinhas, em 1761, que constituiu a primeira tentativa de criação de uma estrutura profissionalizante do oficialato da Marinha, abordou-se o nascimento de uma aula de náutica no Porto (1762), duas no Estado da Índia, mais especificamente em Goa²⁶ e em Macau²⁷, e outra no Brasil, em Belém do Pará, a partir de 1803, e tendo em vista o adestramento de pilotos práticos. Estas aulas tentariam responder, de um modo geral, a uma solicitação de maior segurança da navegação e à necessidade de se ultrapassar a fraca competência dos pilotos.

O trabalho encontra-se dividido em duas partes. Na primeira parte destacou-se a mudança do paradigma educativo ocorrida no reinado de D. José: a partir de 1759, com o fim do monopólio educativo jesuíta, foi possível observar a substituição de um modelo pedagógico centrado na escolástica por outro de cariz utilitário, acelerado com a reforma da Universidade de Coimbra, que contemplou a nova Faculdade de Matemática. A aprendizagem da náutica deixaria de estar presente na extinta Aula da Esfera para aparecer no currículo do Colégio dos Nobres e nas preocupações do balanço dos cinco anos da reforma universitária feito pelo reitor D. Francisco de Lemos. Em 1779, a Lição do Cosmógrafo Mor iria desaparecer e com ela a figura do seu professor. O seu fim foi também o ocaso de uma conceção pedagógica de transmissão de conhecimentos entre mestre e aprendiz.

Na segunda parte deste trabalho avançou-se com uma panorâmica geral da estruturação do ensino náutico em França, Inglaterra e Espanha, seguindo-se a análise das academias portuguesas. Neste ponto em particular, a intenção não foi a de construir monografias dedicadas a cada uma delas. Como foi referido anteriormente, a opção seguida foi a de compreender o modo como foram instituídas e funcionaram: as leis que lhes deram forma; as modalidades de admissão; os planos de estudo preconizados; o peso da prática; indisciplina e incumprimentos. Nos dois últimos capítulos desta segunda parte abordou-se a coexistência das duas academias de Lisboa e a discussão em torno de uma possível fusão de ambas as instituições e, por fim, a viagem da Corte para o Brasil.

Apesar de o corpo docente surgir no capítulo dedicado à criação das academias, considerou-se relevante destacar alguns dos traços identificadores da sua corporação num texto próprio. Sobretudo o desempenho ao serviço do ensino náutico e problemas inerentes, a sua produção escrita e a sua participação em diferentes círculos de saber, nomeadamente na Academia Real das Ciências e na Sociedade Real Marítima.

²⁶ Em 1760 foi criada uma aula de navegação, que se passou a designar por aula de marinha nos primeiros anos da década de Setenta, após a intervenção reformadora do governador D. Frederico Guilherme de Sousa.

²⁷ Há notícia de uma aula para formação de pilotos por volta de 1790, dada a título particular por Feliciano Lima. Essa aula seria interrompida no início do século XIX. A formação náutica seria retomada em 1814 com a criação da Escola Real de Pilotos.

Dos anexos deste trabalho consta a transcrição de dois documentos relativos à génese da Academia Real dos Guardas Marinhas: o primeiro é um relatório escrito, em 1765, pelo capitão francês José Van Deck, intitulado *Extracto da Companhia dos Guardas Marinhas do Reino de França existente no Departamento de Rochefort*; o segundo documento transcrito é a proposta de criação de uma companhia de guardas marinhas, escrita por D. João da Bemposta, com base naquele relatório. Para além destes documentos, os anexos incluem ainda dois quadros que sistematizam informação relativa a saídas profissionais, perfil de admissão de alunos, perfil de docente e planos de estudos das academias de Lisboa e Porto, e um dicionário biobibliográfico da produção científica dos professores das academias.

Para além das pesquisas efetuadas em diversos arquivos, nomeadamente na secção de Reservados da Biblioteca Nacional de Portugal e no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, importa evidenciar a massa documental existente no Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha de Lisboa. As caixas com documentos manuscritos avulso, relativas às academias, foram fundamentais para a investigação: nelas se podem encontrar textos administrativos, relações de despesas correntes, processos de admissão, planos semanais de serviço e de instrução, entre outras matérias.

A pesquisa nesta massa documental não se revelou tarefa fácil. Sobretudo porque nas caixas se pode encontrar documentos não datados ou com datação errónea; e saltos cronológicos que não permitem acompanhar o exercício de algumas das medidas proclamadas no âmbito do funcionamento das academias. Como tal, a natureza dispersa e parcelar da documentação levou a uma opção de não mostrar resultados relativos a números de alunos admitidos, examinados ou de taxas de aproveitamento.

Comentários sobre o funcionamento das academias

O desenvolvimento pedagógico da náutica portuguesa iniciaria um caminho de profissionalização do ensino durante o reinado de D. José (1750-1777), mais tarde materializado no estabelecimento de academias, já no período reinante de D. Maria I (1777-1816), no qual se incluiu a regência de D. João (1792-1816), futuro rei D. João VI (1816-1826).

O ano de 1761 marcou o princípio de uma nova abordagem educativa, no que à arte de navegar diz respeito. A 2 de julho desse ano foi publicado o decreto que anunciou a criação de um corpo de 24 guardas marinhas com graduação e soldo semelhantes aos dos alferes de Infantaria²⁸. As condições de admissão eram idênticas às observadas pelo

²⁸ “Considerando o muito, que convem aos regular serviço da Marinha, que nelle haja educação de Officiaes, que se fação dignos pena sua instrucção, e prestimo, de subirem aos postos maiores, e de nelles cumprirem com as suas obrigações como espero: Hei por bem crear por ora vinte e quatro Guardas Marinhas [...]”, *Decreto que cria vinte e quatro guardas marinhas*, 2/7/1761. In António Delgado da Silva, *Collecção da legislação portugueza desde a última compilação das ordenações. Legislação de 1750 a 1762*, Lisboa: na Typografia Maigrense, 1830. Consultado em <http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>.

alvará de 16 de março de 1757 que criara o posto de cadete do Exército²⁹. O decreto de 1761 abria ainda a possibilidade de se admitirem naquele corpo oficiais de Marinha que, estando já em funções, mostrassem interesse no ingresso e qualidades para o seu desempenho³⁰.

O aparecimento do posto de guarda marinha por si só não foi o garante do sucesso formativo destes alunos, visto que os fracos resultados apresentados levaram à sua supressão em 1774, ano em que se determinou a possibilidade de embarque em naus ou fragatas de voluntários exercitantes, com idades compreendidas entre os 12 e os 16 anos, escolhidos por comandantes de navios de guerra e pelo provedor dos Armazéns da Guiné e Índia para se exercitarem na manobra dos navios³¹.

Ainda em 1761, um conjunto de negociantes ligados à Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro solicitou ao rei D. José, por intermédio de uma petição dirigida ao marquês de Pombal, autorização para a construção de duas fragatas de guerra com o objetivo de policiar as entradas e saídas dos navios de comércio da barra do rio Douro, bem como a instalação de uma aula de náutica na cidade do Porto que permitisse a formação de oficiais para a tripulação dos seus navios. Assim surgia a Aula de Náutica do Porto com o duplo objetivo de, ao estar a preparar os oficiais tripulantes dos navios que faziam o comércio com destino à colónia brasileira, proteger a barra do Douro da pirataria e as esquadras daquela carreira³².

Estas novidades, corporizadas na institucionalização do ensino náutico português, basearam-se na valorização de um modelo de ensino que materializou uma conceção educativa que via na aliança entre a teoria e a prática uma formação técnica que permitiria servir o Estado com competências modernas.

No quadro europeu³³, a criação de escolas em Portugal, especificamente dedicadas ao ensino da náutica, deu-se com algumas décadas de atraso. Em França, essa formação

²⁹ O objetivo de ambos os diplomas era comum: instruir os jovens oficiais quer da Marinha quer do Exército de modo a beneficiar o funcionamento do Estado. Contudo, o decreto de 1757 era bem mais explícito neste aspeto do que o de 1761: “[...] convem ao Meu Real serviço, e ao Bem Comum dos Meus Reinos, que a Nobreza delles tenha escolas próprias, para se instruir na Arte, e disciplina militar, em que a especulação se faz inútil sem huma quotidiana e dilata prática”, alvará de 16/3/1757. Idem, *ibidem*.

³⁰ “[...] que no serviço dele houverem dado, e derem provas certas, indubitáveis, e notórias de sciencia, préstimo, e propensão para tão importante serviço, de serem promovidos aos postos, a que estiverem a caber segundo as suas diferentes graduações”, *Decreto que cria vinte e quatro guardas marinhas*, 2/7/1761. Idem, *ibidem*.

³¹ Decreto de 9/7/1774. In António Delgado da Silva, *Supplemento á collecção de legislação portugueza. Anno de 1763 a 1790*, Lisboa: na Typografia de Luiz Correa da Cunha, 1844. Consultado em <http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>.

³² Tanto a Aula de Náutica como a Aula de Debuxo e Desenho – esta criada em 1779 e igualmente sob a tutela da Companhia do Alto Douro, com intuito de preparar alunos para os setores do comércio e da indústria – dariam lugar, em 1803, à Academia Real da Marinha e Comércio da Cidade do Porto, mais tarde transformada em Academia Politécnica, em 1837.

³³ Sobre a estruturação do ensino náutico em França, Inglaterra e Espanha, consultar, entre outros trabalhos: Amandine Lefrancois, *Compétence et formation des marins du XVI^e au XVIII^e siècles*.

foi regulamentada ainda no século XVII, com escolas de guardas marinhas nos portos de Toulon, Rochefort e Brest, sendo que a primeira academia, sediada em Brest, apareceria em 1752. Também em Espanha, o ensino náutico conheceria uma organização precoce, quando comparada com a realidade portuguesa. Na década de oitenta do século XVII, o colégio de San Telmo e a Universidade dos Mareantes, duas instituições sevillhanas, iniciariam uma atividade de formação de pilotos. Já no século XVIII, por iniciativa do intendente Geral da Marinha, José Patiño, criar-se-ia a Real Companhia dos Guardas Marinhas, em Cádiz, influenciada pelas escolas francesas congêneres. Em Inglaterra, o sistema de ensino da náutica assentou mais na figura do *schoolmaster*, professor a bordo dos navios, e menos no sucesso de instituições estruturadas em terra, apesar da existência, no século XVIII, de uma academia em Portsmouth e de diversas escolas nas margens do rio Tamisa.

A precoce institucionalização do ensino náutico europeu não representou uma consolidação da formação dos oficiais de Marinha, isto se a compararmos com o caso português. Na verdade, até meados do século XVIII, a formação dos oficiais de marinha convivia com alguns problemas, de resto, comuns à realidade portuguesa: apesar do nível de exigência técnica pedido pelas escolas, a verdade é que houve uma certa indulgência por parte das autoridades na atribuição dos postos no seio da hierarquia da Marinha, sobretudo porque diferiam de escola para escola e, de uma forma geral, a admissão não pedia a realização de exames. A diferença dos séculos XVII e XVIII para os anteriores estava na exigência da aprendizagem teórica e seu aproveitamento, acabando-se com a presunção de que a experiência a bordo dos navios era condição suficiente para se ser um bom oficial.

Apesar das dificuldades, este espírito de uma profissionalização do ensino náutico seria acolhido em Portugal através da criação de academias e de planos de estudo exigentes (ver quadro 1). Em 1779, a nova Academia Real de Marinha passou a oferecer um curso matemático a todos os que quisessem enveredar por uma carreira na Marinha ou no Exército. O documento legislativo que inaugurou a Academia anunciava no seu preâmbulo a vontade da Coroa de dotar o Reino de uma escola de aprendizagem para futuros oficiais, à luz do interesse público. O objetivo era o da formação dos súbditos em ciências exatas, mais especificamente no aperfeiçoamento da arte de navegar, sob a superintendência do inspetor geral da Marinha, figura reguladora da Academia que faria observar o fiel cumprimento dos seus estatutos³⁴.

Neptunus, revue électronique, 13(1), 2007. Consultado em <http://tinyurl.com/kash5gg>; Harry W. Dickinson, *Educating the Royal Navy. Eighteenth and nineteenth century education for officers*. Routledge: London and New York, 2007; Marta García Garralon, La formación de los pilotos de la carrera de Indias en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 55, 159-228, 2009. Consultado em <http://tinyurl.com/ay7eh7r>.

³⁴ “Dona Maria [...] Faço saber a todos os que esta Carta virem, que tendo consideração ao muito, que importa ao Meu Real Serviço, e ao bem publico dos Meus Reinos, poderem os meus Vassallos applicar-se ao estudo das Sciencias, que sao indispensáveis, não só para se instruírem, mas também

As saídas profissionais previstas pela Academia Real de Marinha eram as seguintes: para piloto da Marinha Real era exigido o curso matemático completo³⁵; para piloto da marinha mercante era pedida a frequência dos dois primeiros anos do curso; e, para oficial engenheiro, a frequência dos dois primeiros anos do curso, sendo que os alunos terminariam os estudos na Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho, criada em 1790.

Três anos volvidos, em 1782, a Academia Real dos Guardas Marinhas iniciava a sua atividade. A gênese desta academia deveu-se, em parte, à visão de D. João da Bemposta, sobrinho do rei D. João V. Conhecedor das vicissitudes da navegação³⁶, sugeriria ao rei D. José a criação de uma companhia que instrísse os oficiais em terra e onde pudessem aprender as diferentes disciplinas teóricas. Estas foram as principais linhas da proposta que fez para a instalação de uma companhia guardas marinhas, datada, possivelmente, de 1765³⁷, fruto de uma reflexão maturada na sequência de um relatório feito pelo capitão-de-mar-e-guerra francês José Rollen Van Deck, ao serviço da Marinha portuguesa nessa época³⁸.

As duas novas instituições de ensino, de Lisboa, definiriam perfis diferentes para funções diferentes. No caso da Academia Real de Marinha, abriram-se as portas a diferentes estratos sociais³⁹ mas procurou-se decalcar a sua organização do regulamento da Faculdade de Matemática de Coimbra (tal pode ser visto nos privilégios concedidos a professores e alunos; na designação do curso – *Curso Mathematico* –; nas habilitações dos lentes, que tinham obrigatoriamente de ter uma graduação em matemática, entre outros aspetos).

No caso da Academia Real dos Guardas Marinhas, o adestramento de oficiais para a Marinha de Guerra incluiu na sua estruturação o lado militar da formação mas também

para se aperfeiçoarem na Arte, e prática da Navegação: Hei por bem que na minha Côrte, e Cidade de Lisboa se estabeleça huma Academia Real de Marinha para hum Curso de Mathematica [...]”. *Lei de 5 de agosto de 1779 que cria a Academia Real de Marinha*. In António Delgado da Silva, *Collecção da legislação portugueza desde a última compilação das ordenações. Legislação de 1775 a 1790*, Lisboa: na Typografia Maigrense, 1828. Consultado em <http://iuslusitaniae.fch.unl.pt/>.

³⁵ Com a criação da Academia Real dos Guardas Marinhas, a Academia Real de Marinha passou a apenas a formar pilotos para a marinha mercante.

³⁶ D. João da Bemposta (1726-1780) fez toda a sua carreira na Marinha, tendo-a iniciado em 1754 como voluntário. Em 1757 era já capitão general, posto recuperado do tempo do rei D. Fernando, tendo sido responsável por uma esquadra de 11 navios de guerra mandada constituir para a eventualidade da evacuação do rei D. José, na sequência da ameaça de invasão espanhola no contexto da Guerra dos Sete Anos.

³⁷ *De huma Representação que o Senhor D. João Capitão General d’Armada Real fes a Sua Magestade respectiva à nova criação dos Guardas Marinhas*. Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Companhia dos Guardas Marinhas, caixa 115, pasta 6.

³⁸ O relatório, com a designação de *Extracto da Companhia dos Guardas Marinhas do Reino de França existente no Departamento de Rochefort* (6/9/1765) está apenso à representação de D. João da Bemposta. Idem, *ibidem*.

³⁹ A idade mínima de admissão era de 14 anos e os candidatos tinham de prestar prova de conhecimento das quatro operações básicas de aritmética.

um plano de estudos com matérias orientadas para o desempenho naval. Se um dos principais requisitos de entrada foi o da condição social privilegiada⁴⁰, a instituição não deixaria de dar importância à aprendizagem de artes de marinharia, ofícios práticos tidos como pouco condizentes com o estatuto familiar dos alunos.

A criação e funcionamento das novas escolas de formação tiveram dois planos: um de ação e outro de manutenção. No plano da ação é importante relevar o apoio dado pelo Estado, com destaque para os consulados de Martinho de Melo e Castro (1770-1795) e de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1796-1801) à frente da pasta da Marinha, para que as academias ganhassem forma. No plano da manutenção, foi decisiva a dedicação dos homens que deram expressão à vida daquelas escolas. Veja-se o caso da Academia Real dos Guardas Marinhas, em que é hoje possível desenhar uma genealogia de nomes que idealizaram, criaram e geriram os destinos da instituição: respetivamente, D. João da Bemposta, D. Manuel Carlos da Cunha (6º conde de São Vicente) e José Maria Dantas Pereira.

| | PLANO DE ESTUDOS TEÓRICOS | | | PRÁTICA |
|---|---|---|---|--|
| | 1º ano | 2º ano | 3º ano | Tempo de embarque |
| Academia Real de Marinha | <ul style="list-style-type: none"> · aritmética · geometria · trigonometria plana e seu uso prático · princípios elementares de álgebra até às equações de 2.º grau | <ul style="list-style-type: none"> · álgebra aplicada à geometria · cálculo diferencial e integral · princípios de dinâmica, de hidrostática, de hidráulica e de ótica | <ul style="list-style-type: none"> · trigonometria esférica · arte de navegação teórica e prática | carta de piloto: 2 anos de embarque (depois de completado o curso matemático) |
| Academia Real dos Guardas Marinhas | <ul style="list-style-type: none"> · aritmética · geometria · trigonometria reta e uso prático | <ul style="list-style-type: none"> · princípios de álgebra até às equações de 2.º grau · aplicação de álgebra à aritmética e geometria · secções cónicas, · mecânica com aplicação ao aparelho · manobra | <ul style="list-style-type: none"> · trigonometria esférica · navegação teórica e prática · rudimentos de tática naval | 1 ano, entre o 1.º e o 2.º anos de estudos teóricos (em 1799 passou para o final do curso) |
| Academia Real de Marinha e Comércio (Porto) | <ul style="list-style-type: none"> · estatutos inspirados na organização da Academia Real de Marinha (habilitações do corpo docente equivalentes; exercícios práticos semelhantes; privilégios e honras de alunos e professores equiparados) · no domínio da pilotagem, a prática da manobra era decalcada da Academia Real dos Guardas Marinhas. | | | |

Quadro 1 - Planos de estudos das academias náuticas de Lisboa e Porto.

⁴⁰ Para a admissão na Academia, era obrigatório fazer prova de nobreza, dando-se preferência de entrada a filhos de oficiais. A idade mínima era de 15 anos e era obrigatório dar prova de conhecimento das quatro operações básicas de aritmética e de saber falar e escrever em Francês.

O tempo do cosmógrafo mor, professor cuja atividade fora desenvolvida fora de uma estrutura inteiramente dedicada ao ensino das matérias ligadas à navegação, terminara. As academias seriam alimentadas por um conjunto de professores, quase todos formados em Coimbra, cuja reforma universitária de 1772 havia acentuado a valorização do estudo matemático, fundamentada na amplitude da sua aplicação em diversas esferas do conhecimento humano. A nova Faculdade de Matemática tinha por objetivo fortalecer o bem público e aperfeiçoar os vassallos do Reino, daí projetar-se a criação de *matemáticos de profissão*. O ensino náutico ganharia muito com esta matriz formativa científica.

A renovada Universidade de Coimbra e a sua Faculdade de Matemática representaram um espaço de legitimação de expectativas intelectuais, por parte dos professores, e de acesso futuro a um duplo protagonismo: o profissional e o político. Muitos dos nomes que compuseram os quadros das academias participaram em círculos de saber, em missões científicas representando o Reino na Metrópole ou nos domínios ultramarinos e, mais tarde, em cargos de primeira linha no contexto do Liberalismo, quer no Portugal pós-1820 quer no Brasil independente.

Numa visão de conjunto, foi possível nesta investigação cartografar os trajetos científicos, sociais e políticos de alguns professores das academias. No plano científico, para além de uma profícua participação em academias científicas, destaca-se a integração em comissões para a demarcação das fronteiras da colónia brasileira (Francisco José de Lacerda e Almeida, e António Pires da Silva Pontes Leme), bem como a participação em projetos de hidráulica em Angola (Manuel Alcoforado) ou de geodesia em Portugal continental (Francisco António Ciera).

Nos anos anteriores à instauração do regime liberal, vários foram os nomes que ocuparam cargos importantes na administração colonial e não só: Manuel Jacinto Nogueira da Gama foi deputado e escrivão da Junta da Fazenda de Minas Gerais; Lacerda e Almeida foi governador dos rios de Sena, em Angola; Pontes Leme foi censor da Mesa de Consciência e Ordens e ainda governador da Capitania do Espírito Santo, entre 1800 e 1804; e João Martiniano de Oliveira e Sousa foi deputado da Junta dos Três Estados.

No domínio político, houve um envolvimento na nova ordem liberal pós-1820 portuguesa. Observe-se a existência de quatro deputados: Francisco Vilela Barbosa, Francisco Simões Margiochi, Manuel Pedro de Melo e Garção Stockler. Saliente-se ainda a presença de José Maria Dantas Pereira e de Margiochi no Conselho de Estado. Este último chegaria a exercer o cargo de ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha. No campo da administração do Reino, Garção Stockler seria governador geral dos Açores e governador de armas do Algarve, e Custódio Gomes de Vilas Boas governador de armas de Valença.

Para o período dos primeiros anos do Brasil independente, contam-se um representante do Brasil nas negociações para o reconhecimento da Independência da colónia face a Portugal (Vilela Barbosa), e dois deputados (Nogueira da Gama, que chegou a

ser responsável pela redação do pré-projeto da nova Constituição, e Manuel Ferreira de Araújo Guimarães, deputado à Assembleia Constituinte).

Aquando da construção do Brasil Império, a experiência de alguns professores das academias foi tida em conta para preencher lugares de destaque na administração imperial: Nogueira da Gama foi ministro da Fazenda, presidente do tesouro e senador, entre 1826 e 1847; e Vilela Barbosa, para além de ter sido conselheiro de D. Pedro I, foi ainda ministro dos Negócios Estrangeiros e da pasta da Marinha.

No plano da produção científica, o número de títulos assinados por professores das academias evidencia uma preparação intelectual e científica assinalável, num tempo de multiplicação dos canais de divulgação do Conhecimento. Por exemplo, na primeira série das *Memórias* publicadas pela Academia Real das Ciências encontramos 19 trabalhos assinados por docentes, num total de 28 títulos sobre matemática, e na Sociedade Real Marítima foram apresentados mais de 70 trabalhos, cobrindo maioritariamente as áreas da matemática e da hidrografia. A elevada participação no seio da Sociedade Real Marítima ficou a dever-se ao facto desta, apesar de não ter competências de ensino náutico, integrar na sua composição vários docentes das duas academias de ensino náutico de Lisboa⁴¹.

É importante referir que a nova organização do ensino da náutica neste século XVIII não foi a chave imediata para a resolução de problemas estruturais ligados ao binómio ensino/aprendizagem, identificados, de resto, desde o século XVI.

Como se constatou nesta investigação, os problemas continuaram a pautar a transmissão de matérias náuticas mas agora com novas especificidades: do lado do aluno, a tenra idade com que ingressava nas academias, a dureza dos planos curriculares e os exigentes exames foram fatores de perturbação no aproveitamento pretendido pelas autoridades; do lado do professor, a expectativa de um reconhecimento social condizente com a sua formação universitária levou-o muitas vezes a cumprir o seu papel com intermitência, decorrente das muitas solicitações feitas por parte da Coroa aos seus serviços. Relembramos que, sobre este aspeto, o facto de haver informação que relatava a substituição nas aulas de professores, ausentes, por alunos que lecionavam as matérias aos seus camaradas, é significativo das descontinuidades deste novo processo educativo.

São muitos os dados que nos permitem afirmar que alunos e professores estiveram longe de cumprir com as expectativas criadas. Relembramos o desejo do conde de São Vicente, ao pretender que a Academia Real dos Guardas Marinhas fosse um *depósito de virtudes*, mas a verdade é que a formação teimava em não dar os frutos desejados, pois muitos dos guardas marinhas, após anos de formação, mostravam arreliaadoras debilita-

⁴¹ Os professores membros da Sociedade eram: Custódio Gomes de Vilas Boas, Francisco de Borja Garcia Stockler, Francisco António Ciera, João Manuel de Abreu, Manuel Jacinto Nogueira da Gama, Manuel do Espírito Santo Limpo, Mateus Valente do Couto, Manuel Ferreira de Araújo Guimarães, José Joaquim Pereira Martim, Francisco Vilela Barbosa, Francisco Simões Margiochi, Eusébio Dias Azedo, José Maria Dantas Pereira, Francisco José de Lacerda e Almeida, João Martiniano de Oliveira e Sousa, Tristão Álvares da Costa Silveira, Manuel Pedro de Melo e Francisco de Paula Travassos. Este último desempenhou o cargo de secretário.

des, quer ao nível do conhecimento das matérias quer ao nível do comportamento pouco digno para todos aqueles que queriam servir o Estado na Marinha.

Apesar do esforço e da dedicação de todos aqueles que criaram e mantiveram as academias em funcionamento, as dificuldades sentidas no funcionamento escolar mostram que a institucionalização do ensino náutico neste período viveu um tempo de transição entre o aprender/fazendo nos conveses dos navios e uma formação matemática extensa e intensa nos bancos de escola. Do ofício passar-se-ia ao primado da profissão e o grau de exigência colocado na instrução dos homens do mar esbarrou muitas vezes na falta de preparação dos alunos ou na sua pouca apetência para a disciplina militar.

Na ligação do ensino com a realidade da navegação comercial identificámos uma polémica que envolveu os pilotos da praça de Lisboa e os professores da Academia Real de Marinha, na última década do século XVIII⁴². A denúncia feita acerca da existência de tripulações que incluíam pilotos sem cédulas profissionais ou de esquemas que permitiam a fácil obtenção de carta profissional mediante pagamento a professores privados ligados a lentes da Academia, mostrou uma difícil convivência entre duas realidades: por um lado, o encurtamento do tempo de espera para a realização das viagens comerciais; por outro, o tempo de formação dos pilotos nas academias, demasiado longo para quem retirava do comércio marítimo o seu sustento.

A coexistência das duas escolas de Lisboa foi, também, um bom exemplo de uma conceção de instituição educativa que navegou entre o acesso restrito ou aberto, entre uma educação de natureza técnica e a sua regulamentação de matriz universitária, e entre a aprendizagem da matemática e a sua aplicação, num tempo em que os ofícios mecânicos eram considerados menores na escala social.

Nos primeiros anos do século XIX, a discussão em torno da fusão das duas academias de Lisboa, que opôs José Maria Dantas Pereira, na qualidade de diretor da Academia Real dos Guardas Marinhas, aos professores da Academia Real de Marinha, surgiu na sequência de diversos problemas e conflitos, nomeadamente ao nível do trânsito de alunos e até sobre o estatuto dos corpos docentes⁴³. Neste debate, chegar-se-ia mesmo a avançar com a ideia da criação de um colégio único para formação de oficiais para a Marinha e para o Exército, contudo, a ida da Corte para o Brasil, em 1807, limite cronológico deste trabalho, viria a interromper qualquer processo de transformação daqueles estabelecimentos de ensino.

A bordo da charrua *São João Magnânimo* seguiriam, à guarda de José Maria Dantas Pereira, alunos, o espólio da biblioteca, o cartório e outros instrumentos da Academia Real dos Guardas Marinhas. A Academia Real de Marinha continuaria a desempenhar o seu papel em Lisboa, apesar de se saber pouco da sua atividade letiva neste período ímpar

⁴² Esta polémica pode ser acompanhada em: Biblioteca Central da Marinha – Arquivo Histórico, Pilotos e Práticos, caixa 947, pasta 1.

⁴³ Ver Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Companhia dos Guardas Marinhas, caixa 116, pastas 1 e 2.

da história portuguesa, e a Academia Real dos Guardas Marinhas voltaria a funcionar em Portugal a partir de 1825, aquando do regresso de muitos dos seus professores, na esteira da nova ordem liberal e da independência brasileira.

Na primeira metade do século XIX, as academias de Lisboa deram lugar à Escola Politécnica, em 1837, e à Escola Naval, em 1845. Uma nova realidade que seria acelerada pelos acontecimentos políticos ocorridos em Portugal e no Brasil. Foi um tempo de mudanças estruturais, sociais e políticas, que influenciariam uma outra organização do ensino náutico português.

Notas finais

Para terminar, deixamos algumas pistas de trabalho para futuras investigações dedicadas a esta temática, na certeza de que há, ainda, muito por conhecer acerca deste período histórico.

Sobre a figura do professor, para o período anterior à criação das academias, há ainda muito por descobrir acerca do percurso formativo, intelectual e científico dos nomes que ostentaram o título de cosmógrafo mor: os trajetos pessoais e as múltiplas atividades que abraçaram, paralelamente ao ensino da arte de navegar, são dimensões importantes para se perceber quem eram e qual o seu lugar no desenvolvimento científico nacional.

No caso do professor das academias há, pelo menos, uma justiça historiográfica ainda por cumprir: falamos de José Maria Dantas Pereira. Foi uma figura central na Academia Real de Guardas Marinhas onde exerceu funções de comandante e de diretor, depois de ter sido aluno e professor. Apesar de trabalhos importantes da autoria de Max Justo Guedes⁴⁴ ou de José Luís Leiria Pinto⁴⁵, entre outros, o percurso de vida de Dantas Pereira que foi, também, construtor de instrumentos científicos, conselheiro de Estado, académico da Sociedade Filosófica de Filadélfia, poeta e autor de inúmeros trabalhos dedicados à marinha e à matemática, merece uma investigação prosopográfica.

O mesmo se poderá dizer acerca de muitos outros professores que compuseram as academias. O dicionário biobibliográfico apresentado em anexo neste trabalho constitui um ensaio do que poderá ser uma investigação com outro fôlego: neste caso, a criação de uma base de dados que permita construir uma visão de conjunto sobre os homens que fizeram a ciência dos séculos XVIII e XIX, a sua produção científica, áreas de interesse, redes de conhecimentos nacionais e/ou internacionais.

Uma última palavra acerca das possibilidades que a história das academias oferece aos investigadores. Está por estudar o período de funcionamento da Academia Real de

⁴⁴ *Bicentenário do cabo-de-esquadra José Maria Dantas Pereira*, separata de *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa. Classe de ciências* (t. XVII), 1974. Consultado em <http://tinyurl.com/pybve2s>.

⁴⁵ Dantas Pereira e a Real Academia dos Guardas-Marinhas. In João Abel da Fonseca & Luís Couto Soares (eds.), *Bicentenário da partida da família real para o Brasil, 1807-2007* (pp. 57-66), Lisboa: Academia de Marinha, 2007.

Marinha entre 1808 e 1825, ano do regresso da Academia Real dos Guardas Marinhas a Lisboa. A pouca informação documental disponível é verdadeiramente sinónimo de um funcionamento irregular?

Noutra dimensão, as dinâmicas de aprendizagem, por exemplo os embarques, as observações astronómicas, o funcionamento letivo, ou as ligações que estas instituições mantiveram com as suas congéneres europeias são outros temas de trabalho que podem igualmente ajudar a ilustrar o ensino náutico português no período em questão.

Os séculos XVII e XIX inventaram, o século XVIII ilustrou, acumulou e preparou. Estas palavras são do historiador francês Pierre Chaunu⁴⁶, escritas num outro contexto mas que podem resumir, de forma lapidar, a institucionalização do ensino da náutica em Portugal entre a segunda metade de Setecentos e o início de Oitocentos: um tempo de ilustração dos seus dirigentes e dos seus professores, que preparou, a partir da experiência acumulada de séculos passados no mar, a passagem a uma formação estruturada, escrutinada e apetrechada dos mais modernos avanços científicos.

⁴⁶ *A civilização da Europa das luzes* (vol. 1, p. 253), Lisboa: Editorial Estampa, 1985.

CARTOGRAFIA HIDROGRÁFICA OFICIAL DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO

Comunicação apresentada pelo Capitão-de-fragata
João Delgado Vicente, em 2 de fevereiro



Introdução

A Via Navegável do Douro (VND), com cerca de 210 km de extensão, é uma das vias de comunicação, de transporte e de desenvolvimento mais importante de Portugal.

Sob a gestão da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA (APDL) tem sido promovida e incentivada a navegação desta Via, assumindo o Instituto Hidrográfico (IH), através do acordo de cooperação institucional, um papel fundamental na aquisição de informação batimétrica e de dados ambientais que vão permitir a elaboração de estudos e de cartas fluviais, essenciais para o projeto “*Douro’s Inland Waterway 2020*” e, consequentemente, para o reforço das condições de segurança e de gestão da navegação.

O objetivo da presente comunicação é divulgar as atividades do IH no âmbito do projeto de desenvolvimento da VND, com particular incidência nos levantamentos hidrográficos realizados para a produção de cartografia hidrográfica oficial.

1. Projetos e estudos em desenvolvimento

1.1. Levantamentos topo-hidrográficos

A informação de base topográfica e hidrográfica permite caracterizar morfologicamente o fundo do rio sendo fundamental para a elaboração dos restantes projetos e estudos, nomeadamente, os respeitantes aos trabalhos de alargamento e/ou aprofundamento da VND. Os levantamentos iniciaram-se no final de junho de 2015 e prolongaram-se por 3 meses, nas albufeiras da Régua, Valeira, Pocinho e no estuário. Em 2016 serão realizados os levantamentos das albufeiras de Crestuma e do Carrapatelo. O projeto prevê ainda a repetição dos levantamentos nas zonas intervencionadas.

1.2. Assinalamento fluvial

Este estudo engloba a redefinição do canal de navegação, a seleção da balizagem que melhor se adequa às características de cada troço e as recomendações necessárias sobre a implementação de ajudas à navegação. A seleção do tipo de balizagem considera o tipo de fundo, as correntes e o risco de degradação em situações de cheia, podendo ser complementada com ajudas virtuais (observáveis em sistemas de navegação eletrónicos). O assinalamento fluvial pondera ainda a largura disponível do canal, a profundidade e as dimensões máximas dos navios a operar, nos regimes diurno e noturno.

1.3. Cartografia Fluvial

Na elaboração da cartografia fluvial do Rio Douro encontram-se em estudo diversas condicionantes, como por exemplo: a distribuição geográfica das cartas (dimensões e numeração), a necessidade de seccionamento por albufeira, a escala e o tamanho das folhas, bem como o propósito da navegação. Tecnicamente, diversos desafios se levantam, como por exemplo, os referenciais altimétricos a utilizar (zero hidrográfico e/ou cotas mínimas de exploração), a necessidade de representar esquemas em corte das eclusas, a elaboração dos conteúdos mínimos a representar (construções ao longo das margens, apoios ao navegante, topografia das barragens e eclusas), traçado do canal de navegação, de perigos isolados, pontes, ajudas à navegação, eixo da via e respetiva quilometragem. Atualmente, sendo a produção cartográfica assente em bases de dados e aplicações informáticas, é ainda necessário construir uma livreria de símbolos de acordo com as especificações da Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

1.4. Melhoria do posicionamento

Hoje em dia, a informação *Global Navigation Satellite System* (GNSS) é fundamental para planear e conduzir a navegação. No entanto, o posicionamento por satélite só é um

sistema seguro se garantidos os padrões exigidos de exatidão, integridade, continuidade e disponibilidade. Para tal são necessários sistemas de suporte que monitorizem e/ou melhorem o posicionamento GNSS tradicional, sendo as soluções *Differential Global Navigation Satellite System* (DGNSS) as mais comuns. Diversas soluções podem ser adotadas desde a cobertura da VND por um sistema idêntico ao DGNSS marítimo em uso, soluções com correções diferenciais via satélite (com ou sem custos adicionais de aquisição de serviços) ou até mesmo soluções de posicionamento local, horizontal e vertical, eventualmente integradas nas redes nacionais de estações permanentes.

1.5. Medição e difusão das alturas de água

Este projeto envolve três áreas: equipamentos, difusão e monitorização e controlo. Serão definidos os tipos de equipamentos, número e estudo da melhor localização. Esta deve atender à variabilidade do nível da água e às zonas críticas para efeitos de garantia da segurança da navegação. Os equipamentos devem ter uma elevada taxa de amostragem. Não pode ser esquecida a necessidade de acesso para manutenção e a segurança dos equipamentos, relativamente a danos por terceiros ou por situações de cheia. Na difusão é importante definir o modelo de comunicações dos equipamentos com o centro de controlo e a difusão da informação tratada aos navegantes. A informação deve ser de fácil acesso e permitir o lançamento de alertas quando os níveis de água se aproximarem das cotas mínimas de exploração.

2. Levantamentos topo-hidrográficos

| | |
|--|-----------------|
| Data de início dos trabalhos de campo | 29w-06-2015 |
| Data de fim dos trabalhos de campo | 27-09-2015 |
| Dias de trabalho de campo | 83 |
| Apoio / Topografia | |
| Dias ocupados no apoio | 12 |
| Dias ocupados na topografia | 53 |
| Dias na coordenação AJNAV | 9 |
| Hidrografia | |
| Tempo total de sondagem | 566 horas |
| Tempo total de navegação | 715 horas |
| Distância percorrida sobre perfis | 2 935 km |
| Nº de sondas adquiridas | 3,6 mil milhões |
| Volume (dados adquiridos / informação) | 1 / 1,5 TB |

Os levantamentos na VND iniciaram-se em finais de junho de 2015. Primeiramente, foi efetuado o levantamento da Albufeira da Régua no seu troço crítico, entre o Pinhão e a Valeira. Este trabalho decorreu entre 1 e 23 de julho. Seguidamente os trabalhos estenderam-se à albufeira da Valeira (entre 24 de julho e 10 de agosto) e, poste-

riormente, à albufeira do Pocinho (entre 11 e 22 de agosto). No regresso à Régua, até 11 de setembro, realizou-se o troço entre o Pinhão e a eclusa da Régua. Entre 11 e 27 de setembro, a equipa da BH desceu ao estuário para realizar este levantamento. Para 2016, entre maio e junho, está prevista a conclusão dos trabalhos com o levantamento das albufeiras de Crestuma e do Carrapatelo. A título de curiosidade, do trabalho já realizado há a destacar os elementos constantes na tabela ilustrada.

2.1. Ligação aos sistemas de referência

O posicionamento das embarcações de sondagem foi garantido por sistemas DGNSS com receção de correções diferenciais via satélite, método que rentabilizou a aquisição de dados. Esta era uma questão preocupante durante o planeamento de trabalhos em virtude da orografia, da falta de acessibilidades e da inexistência de comunicações em muitos troços do rio. Os trabalhos de topografia utilizaram a informação disponível da Rede Nacional de Estações Permanentes (ReNEP) para ligar os trabalhos aos sistemas de referência nacionais.



Nivelamento geométrico no Pinhão.

Altimetricamente, os trabalhos de topografia foram referenciados ao Nível Médio Adotado (NMA). As profundidades foram referidas ao Zero Hidrográfico (ZH) no Estuário e, nas albufeiras, à cota mínima de exploração (CMinE). A redução das sondas observadas ao *datum* vertical foi efetuada com a medição dos níveis de água por marégrafos instalados em diversos pontos ao longo de cada troço de sondagem. A ligação dos marégrafos e de pontos de apoio (transporte de cotas) à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP) foi efetuada, sempre que possível a partir de nivelamentos geométricos. A inexistência de marcas de nivelamento próximas em muitos dos marégrafos instalados obrigou a realizar o transporte de cota com recurso a observações GNSS de longa duração e de dupla frequência, utilizando mais uma vez, a informação disponível da ReNEP para o processamento dos dados.

2.2 Topografia e ajudas à navegação

Foi efetuada a topografia de estruturas portuárias, rampas de acesso ao rio, pontes, postes de alta tensão, eclusas e área envolvente às barragens, afloramentos rochosos, etc. Os trabalhos de topografia basearam-se em observações com equipamentos GNSS e com estação total. De igual modo foi efetuada a observação da posição e características das ajudas à navegação (farolins, balizas e boias).



Altimetria na eclusa da Valeira.

O rio contém diversos perigos ocultos para a navegação, sobretudo para a realização dos trabalhos hidrográficos. Existem troços com diversos afloramentos rochosos que, ora estão cobertos ou visíveis consoante o nível de água. Assim, no início de levantamento de cada albufeira foi solicitado à empresa Energias de Portugal (EDP) a descida do nível de água para a CMInE de modo a permitir topografar o máximo de rochas. Esta tarefa foi essencial para garantir a segurança das embarcações de sondagem pois, para rentabilizar os trabalhos de hidrografia, os níveis de águas de troços críticos (como por exemplo, entre a Valeira e Cotas) foram subidos para valores próximos da cota máxima de exploração em articulação com a EDP.

2.3. Hidrografia

O levantamento hidrográfico (LH) decorreu nos seguintes moldes:

- Com sondador multifeixe (SMF), garantindo os requisitos de ordem especial no canal de navegação e em áreas críticas importantes para a navegação local e adjacentes ao canal de navegação;
- Com sondador interferométrico (SINF), garantindo os requisitos de ordem 1a, em áreas onde a aquisição de informação batimétrica não foi considerada crítica para a segurança da navegação;

- Com sondador de feixe simples (SFS), garantindo os requisitos de ordem 1b, em áreas de profundidade reduzida, onde as embarcações não tiveram condições para operar em segurança.

Os requisitos das ordens dos LH encontram-se definidos na 5ª edição da publicação especial S-44 da OHI publicada em 2008.

Na execução dos levantamentos optou-se por uma sobreposição entre faixas sondadas (nos SMF e SINP) superior a 50%, garantindo que um mesmo local tenha sido sondado pelo menos duas vezes em circunstâncias diferentes. Esta opção foi essencial para garantir a busca total do fundo em fundos de elevada irregularidade, assim como, perceber a adequabilidade da redução da sondagem de maré com recurso a leituras pontuais dos marégrafos instalados.



Sondagem com bote na zona do Tua.



Sondagem com a lancha hidrográfica no Estuário.

3. Cartografia Hidrográfica

Em virtude do volume e densidade de informação, o processamento dos dados adquiridos requer algoritmos para processamento automático. O IH implementou em 2011 o algoritmo *Combined Uncertainty and Bathymetric Estimator* (CUBE) para o efeito. Para a utilização deste algoritmo é requerido o conhecimento da incerteza horizontal e vertical de cada sonda observada, a eliminação de erros grosseiros (por exemplo, deteções de profundidade devido a esteiras de navios) e a minimização de erros sistemáticos (por exemplo, erros nas medições devidos a variações da velocidade de propagação do som ou desvios de orientação entre sensores). Ao hidrógrafo compete analisar visualmente e estatisticamente os resultados da estimação da profundidade pelo algoritmo nos nodos de uma superfície (modelo batimétrico – MB) e, designar manualmente, quando necessário, as profundidades mínimas que garantam a segurança da navegação.

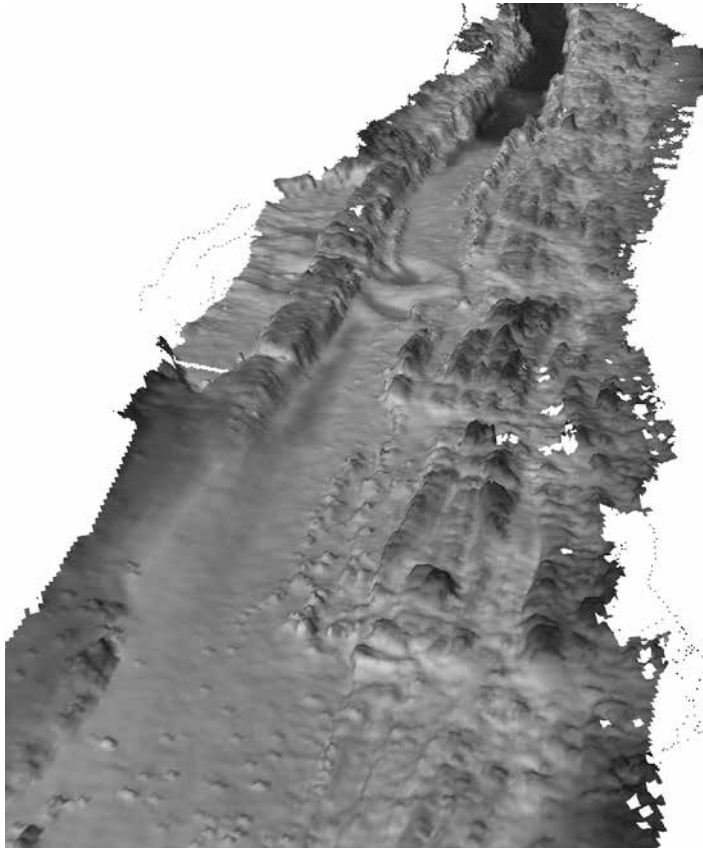


Imagem do modelo batimétrico na zona do Tua.

Dos vários tipos de dados adquiridos foram gerados os seguintes 5 MB:

- SMF e SINP: MB CUBE com resolução de 0,5 m;
- SFS, topografia e sondas designadas: MB com 1 m de resolução (sonda mínima na posição processada).

No seguimento deste processamento, o volume de dados diminui para 150 milhões de profundidades alocadas aos 5 MB.

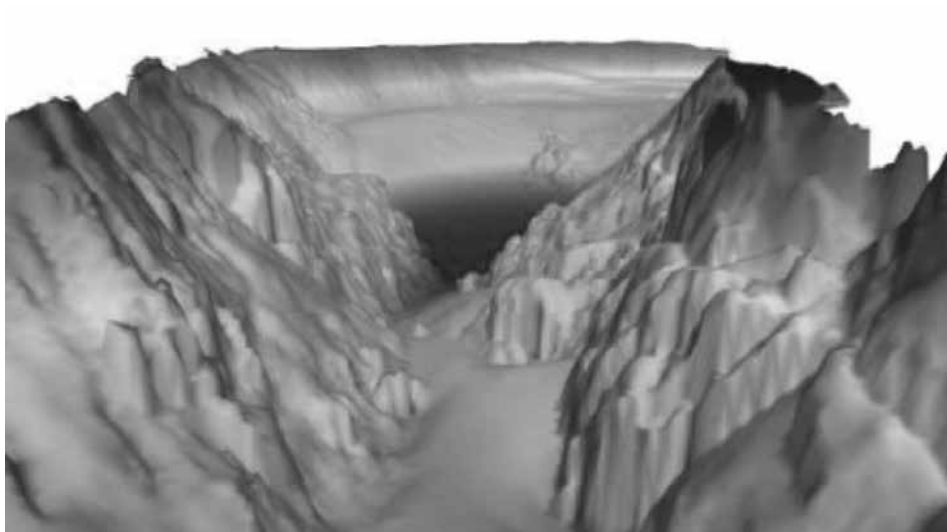
Para permitir uma gestão mais eficaz dos dados, no final foi efetuada a junção dos 5 conjuntos num único MB de resolução de 1 m, reduzindo para 27 milhões de profundidades a informação a utilizar para a produção da cartografia hidrográfica e para alimentação de bases de dados.

As implantações gráficas (IG) do levantamento foram elaboradas à escala 1:2.000 com as dimensões de 800 por 600 mm, perfazendo um total de 142 IG de sondagem e topografia. Foram igualmente elaboradas IG com as mesmas características com a representação da informação dos MB.

Para além da informação referida, foram elaborados ficheiros AUTOCAD com a representação, através de polígonos, das diferentes classificações do LH (ordens especial, 1a e 1b), fichas de pontos coordenados dos pontos de apoio e das ajudas à navegação, esquemas de nivelamento dos nivelamentos geométricos efetuados, ficheiros AUTOCAD dos objetos e estruturas topografadas, gráficos de níveis de água correspondentes às observações dos marégrafos instalados, esquemas altimétricos das pontes e eclusas com a informação de profundidades e alturas disponíveis para os navegantes.



Socalcos do Douro submersos (vista 2D).



Cachão da Valeira.



Socalcos do Douro submersos (vista 3D).



Embarcação naufragada.

4. Considerações finais

A VND representa, atualmente, um elevado interesse nos mais diversos setores da sociedade e de relevância estratégica para Portugal. Com o seu canal de navegação, com cerca de 210 km de extensão permite, desde 1990, a navegação desde a Barra até Barca de Alva. No entanto, quer a procura económica quer a necessidade de garantir melhores condições de segurança, obrigam a estudos de alargamento e de aprofundamento da Via. De facto, com a navegação local em franco crescimento, nomeadamente ao nível turístico, chegando a ter navios com quase 80 m de comprimento e a transportar 350 passageiros, mas também ao nível comercial, com a possibilidade de expansão da navegação mercante, mormente com a viabilidade da ligação a Espanha e a eventual concretização da indústria de extração de minério de Moncorvo, a VND assume-se como uma via de comunicação estratégica do século XXI para Portugal.

A necessidade de assegurar a segurança da navegação, com a produção de um fólio de cartografia fluvial oficial, com o melhoramento e otimização do assinalamento marítimo e do posicionamento dos navios e com a necessidade de conhecer em tempo real os níveis de água, nomeadamente, nos troços críticos para a navegação, justificam os estudos e projetos do “*Douro’s Inland Waterway 2020*”.

O IH é a entidade responsável pela produção de cartografia hidrográfica oficial de Portugal. Os levantamentos realizados pelo IH obedecem criteriosamente às especificações da OHI relativas à condução de LH para produção de cartografia náutica da série fluvial. Os equipamentos utilizados pelo IH permitem a aquisição de batimetria de elevada resolução com busca total do fundo. Estes factos fazem do IH um parceiro estratégico no âmbito deste projeto.



Sondagem com a lancha hidrográfica entre o Tua e a Valeira.



Sondagem com a lancha hidrográfica na albufeira da Valeira.

Atualmente, um sistema de navegação é composto por recursos que permitem monitorizar as condições meteorológicas e ambientais, integradas em sistemas de informação geográfica, nos quais se inclui a informação cartográfica e, principalmente, a informação batimétrica, tendo em consideração as características dos navios, a sua posição e atitude, de modo a garantir uma navegação segura.

No entanto, a otimização das vias de transporte e fortalecimento do seu conhecimento, pode por um lado assegurar uma maior capacidade de navegabilidade, permitindo resguardos de navegação menores, mas, por outro lado, obriga a um conhecimento mais detalhado de todas as variáveis em tempo real. Neste sentido, o incremento dos riscos possibilitado pelo incremento do conhecimento do meio marinho ou fluvial, deve garantir:

- A existência de infraestruturas, meios e equipamentos que permitam uma monitorização e controlo adequados;
- Uma cadeia de comando, controlo, comunicações, informação (monitorização, aquisição e processamento de dados e reconhecimento);
- Levantamentos batimétricos regulares e de elevada resolução;
- Monitorização das variáveis ambientais;
- Assinalamento marítimo e cartografia náutica.

É nos últimos três tópicos referidos que o IH se posiciona, tendo em consideração a sua missão, e como objetivo claro de contribuir para a segurança da navegação, sob o lema bem assinalado neste projeto “Conhecer o Douro para que todos o possam usar em segurança”.

POLÍTICA, DIPLOMACIA E ACÇÃO DE FORÇA: OS IMEDIATOS ANTECEDENTES DO 23 DE FEVEREIRO DE 1916

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
João Moreira Freire, em 23 de fevereiro

Esta minha análise parte do pós-revolução de 14 de Maio de 1915 e vai até à acção de apresamento dos navios alemães do dia 23 de Fevereiro e à declaração de guerra de 9 de Março de 1916. Confirme acordado, deixo já para o Comte. Rodrigues Pereira as medidas tomadas quanto ao uso e destino dos navios apresados e todas as preparações e reorganizações navais tornadas necessárias pela entrada plena de Portugal na guerra.

1. Alegações para o rompimento das hostilidades entre a Alemanha e Portugal

A declaração oficial portuguesa de 7 de Agosto de 1914 foi bem recebida em Berlim e Viena, pois a neutralidade implícita do “velho aliado da Inglaterra” era-lhes conveniente, tanto no Atlântico norte como em África.

Porém, logo nesse mesmo mês de Agosto, a pressurosa oferta de fornecimento de munições às tropas inglesas da África Central (já em operações contra as forças alemãs de von Lettow Vorbeck no Tanganica) e de autorização para o atravessamento de tropas desembarcadas no porto da Beira, que origina uma confusa troca de notas entre o governo-geral de Moçambique, Lisboa e Londres, motiva um protesto da chancelaria de Berlim por quebra dos deveres de neutralidade, embora tais ajudas não tenham porventura chegado a concretizar-se¹.

No dia 24 de Agosto o posto fronteiriço de Maziúia, no Rovuma (norte de Moçambique), é atacado de surpresa pelos alemães, saqueado e incendiado, deixando mortos no terreno. A análise detalhada por nós feita em outra ocasião² levou-nos à conclusão de que se terá tratado de um incidente de fronteira, de iniciativa local, eventualmente suscitada por rumores das referidas ofertas de ajuda às tropas inglesas na Niassalândia, como aliás ficou entendido pelas explicações e propósitos de respeito mútuo manifestados pessoalmente, dias depois, entre os responsáveis administrativos dos dois lados da fronteira. De resto, em Lisboa o governo manteve segredo sobre o acontecimento, que só foi noticiado pelo jornal *O Mundo* (porta-voz do PRP) a 14 de Outubro, a seguir à “visita de cortesia e amizade” de cruzadores aliados e perante as manifestações de rua de apoio a esta causa, um dia após o embaixador alemão ter transmitido verbalmente ao ministro dos Negócios

¹ Em geral, sobre a guerra anglo-germânica na África austral, ver Strachan (2004).

² Freire, 2014: 102 e seg.

Estrangeiros o descontentamento do seu país face à «*atitude hostil que [o governo português] tem tomado desde o começo da guerra [...]*»³.

Porém, a 19 de Outubro, dá-se na fronteira sul de Angola, em Naulila, um outro incidente luso-germânico, mais grave pelo número e qualidade das vítimas alemãs que ali sucumbiram e pela responsabilidade dos portugueses no caso. Se isso motivou novos protestos diplomáticos da Alemanha, também foi decerto determinante para ocorrência no dia 31 do “massacre de Cuangar”, um posto mais profundo da fronteira já perto do corredor de Caprivi, perpetrado por militares alemães. Em nossa opinião, ambos os casos decorreram por inépcia, descontrolo e reacção de agentes locais, sem envolverem premeditação ou planeamento estratégico, salvo talvez a intenção de reconhecimento táctico das forças existentes do outro lado da fronteira e da sua disposição anímica⁴. Mas estes incidentes foram ingredientes importantes para na metrópole se incendiarem os ânimos e redobrar a actividade da propaganda pró-participação na guerra, dando por outro lado motivo ao governo da Alemanha para acumular provas do não cumprimento dos deveres de neutralidade que deveria marcar, com imparcialidade, a posição portuguesa.

Sob a égide do governo de Azevedo Coutinho (homogéneo PRP) e já com tropas expedicionárias no terreno, a 18 de Dezembro dá-se o “desastre de Naulila”, envolvendo forças de ambos os lados e que se saldou por uma inequívoca derrota militar dos portugueses, que deixaram mortos no terreno e dezenas de prisioneiros (incluindo oficiais) nas mãos dos seus opositores. Este insucesso constituiu mais uma afronta para a opinião “guerrista” em Portugal, a que era preciso dar uma resposta enérgica mas que ficou bloqueada pela queda daquele governo e a ocupação do poder pelo sector mais cauteloso e conservador do Exército. E só depois das tropas sul-africanas terem vencido militarmente as alemãs no Sudoeste Africano⁵ os 62 prisioneiros portugueses, incluindo 3 oficiais, puderam em finais de Julho chegar à Cidade do Cabo e embarcar para Lisboa⁶.

As relações diplomáticas entre Lisboa e Berlim desde o Verão de 1914 até ao Verão de 1915 são muito marcadas por estes quatro incidentes nas fronteiras luso-alemãs e outros casos litigiosos ocorridos nas colónias de África.

Do lado português, protesta-se contra as tentativas de violação da sua soberania territorial, enquanto os alemães alegam que, devido à interrupção das comunicações telegráficas e radiotelegráficas, não podem responder concretamente sobre os resultados dos inquéritos de averiguações mandados fazer. Ao protesto formal entregue pelo governo português a 31 de Dezembro de 1914 sobre o “desastre de Naulila”, responde o embaixador alemão dizendo ir transmitir de imediato a Berlim essa reclamação mas, «*Visto a narração feita por V.Ex.^a se afastar, em muito, de importantes pontos dos relatórios que exis-*

³ MNE (1997), *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918) – Tomo I: As Negociações Diplomáticas até à Declaração de Guerra*, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros: pág. 83.

⁴ Ver Freire, 2014: 55-62.

⁵ As tropas germânicas do major Franck capitularam a 9 de Julho de 1915, acabando a guerra nessa frente.

⁶ Ver MNE: 260.

tem [...], duvido que o Governo Imperial esteja em circunstâncias de responder a cada um dos pontos da queixa, enquanto lhe tirarem a possibilidade de entrar em comunicação telegráfica cifrada com a África alemã do sudoeste.»⁷. Como se vê, o uso destas novas tecnologias da época prestava-se também a matéria de conflito interpretativo de certas cláusulas dos Tratados internacionais em vigor, neste caso do Artº 3º da V Convenção de Haia, sobre as estações radiotelegráficas montadas antes da guerra, que os ingleses bombardeavam onde podiam e os portugueses (de Moçambique) ajudavam a silenciar.

Por sua vez, do lado alemão, apontam-se casos de flagrante auxílio prestado ao esforço de guerra da Grã-Bretanha e apresentam-se queixas pelas prisões sofridas por cidadãos germânicos residentes em Angola. Veja-se o conteúdo da nota apresentada pelo embaixador alemão a 16 de Janeiro de 1915: «Tive a honra de perguntar a V.Exª., em 14 de Dezembro último, quais eram os motivos que tinham determinado as autoridades de Angola a efectuar a prisão do engenheiro e arquitecto do Governo, Sr. Schubert. Apesar de ter repetido o meu pedido a 21 e 29 de Dezembro não recebi ainda resposta até o dia de hoje. Tenho, pois, a honra d'o instar mais uma vez para que V.Exª. se sirva por fim dar uma resposta às minhas numerosas notas. [...] F. Rosen.»⁸. Mais grave terá sido a detenção em Novembro do vice-cônsul alemão em Moçâmedes, Sr. Schöss, comerciante com casas abertas no Lubango e na Humpata, que foram fechadas em Janeiro, sendo o seu proprietário intimado a deixar o território, o que levou o governo alemão a «apresentar formalmente o mais enérgico protesto contra a violação do Direito Internacional contida nessa expulsão»⁹. Objecto de detenções prolongadas e alegadamente em péssimas condições de higiene, alimentação e saúde foram também os casos de 8 cidadãos alemães residentes em Angola com os nomes de Piorek, Lambert, Sternberg, Tempel, Rauscher, Köster, Sickert e Balzer, a que se acrescentaram 3 soldados feitos prisioneiros na fronteira (de nomes Jensen, Kimmel e Baericke), cuja libertação a diplomacia alemã não cessou de reclamar ao governo português durante todo o ano de 1915¹⁰. A tal ponto que o embaixador português em Berlim, Sidónio Pais, informa Lisboa que o seu interlocutor governamental se queixava em Junho de 1915 «de que o Governo alemão tinha apresentado várias reclamações em Lisboa e que nenhuma tinha sido respondida.»¹¹.

Alguns destes episódios roçam, porém, o ridículo, mostrando alguma “psicose anti-alemã” que se apossara de certos agentes republicanos portugueses. Por exemplo, é o próprio «Chefe dos Serviços de Espionagem em Luanda» que certifica em Julho de 1915 que uns gritos de alteração em casa do mulato Ernesto de Almeida de «Vivas à Alemanha, e Abaixo a Inglaterra e Portugal, e Morras à Polícia» nada tinham de sentido político, e que as acusações feitas aquando da detenção de dois súbditos dinamarqueses não tinham a

⁷ MNE: 183.

⁸ MNE: 195.

⁹ MNE: 243.

¹⁰ MNE: 257, 266, 268, 270, 282, 287, 289, 290 293, 303 e 306.

¹¹ MNE: 246.

gravidade dos factos apontados, pois tudo não passara, afinal, de um «*jantar de anos*», concluindo que «*Os estrangeiros residentes em Luanda têm continuado sob vigilância e nada de suspeito se tem apurado.*»¹².

De facto, no plano jurídico parecia assistir maior razão à Alemanha pelas infracções cometidas pelas autoridades lusitanas relativamente ao estatuto de neutralidade (contudo, formalmente não declarada), e também pelo exagero com que qualificavam a gravidade dos incidentes ocorridos e as intenções bélicas atribuídas aos alemães relativamente aos territórios de Angola e Moçambique, que estes sabiam estar completamente fora da realidade¹³.

Alguns extractos dessas trocas epistolares ilustram esta nossa afirmação.

Por exemplo, em finais de Dezembro de 1914, um telegrama do ministro dos Negócios Estrangeiros para o seu embaixador em Londres é do seguinte teor: «*Peço a V.Ex^a. para comunicar a esse Governo que, tendo o Governador de Niassalândia pedido ao Governador-Geral de Moçambique 500 soldados, o Governo português imediatamente telegrafou a autorização. Ass. Augusto Soares.*»¹⁴. Na realidade, o pedido inglês referia-se a tropas da Rodésia do Sul que deveriam atravessar o território de Moçambique e embarcar na Beira para operações contra os alemães na fronteira entre o Quénia e o Tanganica¹⁵, mas mostra a urgência e o grau de empenhamento dos elementos “intervencionistas” (como era o caso deste ministro) em ajudar a parte inglesa. Naturalmente, esta decisão constituía mais uma violação da neutralidade portuguesa definida na V Convenção (direitos e deveres dos neutros na guerra terrestre, Art^o 2^o) e deu origem a um veemente protesto do embaixador alemão em Lisboa, que evidenciava o facto de que essas tropas «*[...] foram recebidas na estação da Beira, a 9 de Março, por todos os oficiais do corpo de polícia português e foram em seguida cumprimentadas a bordo do vapor Umzumbi pelo Governador de Moçambique que foi recebido com honras militares.*»¹⁶.

No respeitante aos deveres prescritos pela XIII Convenção (relativa aos neutros perante a guerra marítima), também se foram acumulando durante o primeiro ano de guerra os protestos da Alemanha perante factos que denunciavam um tratamento de favor à potência britânica, infringindo assim o princípio de imparcialidade atribuído aos países neutrais. Segundo a correspondência diplomática preservada, eis uma síntese dos casos ocorridos.

A nota de 19 de Janeiro de 1915 entregue pelo embaixador alemão em Lisboa diz: «*Tem sucedido por duas vezes, nestes últimos tempos, a vapores portugueses, terem sido detidos nas proximidades da costa de Portugal por cruzadores ingleses, tendo-se os cruzadores ingleses apoderado de muitos passageiros alemães que ficaram aprisionados. Num dos casos*

¹² AHM: 2^a Div., 2^a Sec., Cx. 89, maços 1 e 4 (*apud* Freire, 1914: 58).

¹³ Ver, de novo, Strachan, 2004.

¹⁴ MNE: 173.

¹⁵ MNE: 213.

¹⁶ MNE: 236.

*pude certificar-me, sem contestação possível, que o navio português, quando foi detido pelo cruzador inglês, se encontrava a menos de 3 milhas marítimas da costa e, por consequência, dentro das águas territoriais portuguesas. Como seria atentatório das leis da neutralidade que o Governo da República Portuguesa consentisse nas suas águas territoriais qualquer procedimento duma Potência beligerante contra outra Potência beligerante, tenho a honra de pedir a V.Ex^a, uma explicação suficiente do incidente em questão. Queira V.Ex^a, aceitar nesta ocasião, etc. F. Rozen.»¹⁷. E poucos dias depois o mesmo embaixador insiste na reclamação, especificando que se tratou do vapor com bandeira portuguesa *S. Miguel* e que foram dezasseis os súbditos alemães aprisionados, instando o governo português a exigir de Londres a sua libertação¹⁸.*

Outra nota diplomática, datada de 27 de Janeiro, expõe o caso de dois agentes consulares germânicos em Angola (incluindo o cônsul em Luanda) terem sido aprisionados por cruzadores ingleses à entrada do porto de Lisboa quando viajavam a bordo dos vapores *Cazengo* e *Beira*, evidenciando o facto de que «[...] um Cônsul imperial de carreira não pode abandonar o seu posto sem o consentimento ou conhecimento do seu Governo e como não me tenha chegado nenhuma comunicação com respeito à partida dos citados funcionários, só se pode admitir que o Governador Geral de Angola os obrigou a sair dos seus postos. O Governo Imperial está altamente admirado e surpreendido que um Governador português duma província possa fazer sair da sua circunscrição representantes do Império, oficialmente reconhecidos na sua qualidade de funcionários pelo Governo da República, sem que o Governo Imperial fosse previamente prevenido. [...]»¹⁹.

A 16 de Abril, o embaixador entrega mais esta nota: «Segundo uma comunicação de 21 de Dezembro [...] o vapor *Adjutant da 'Deutsch Ostafrika-Linie'* foi capturado e conduzido para Mombaça (África oriental britânica) em viagem da Beira para Moçambique, no dia 9 de Outubro último, a 1 e meia milhas da costa, perto de Nabury (distrito de Quelimane), isto é, dentro das águas territoriais da colónia portuguesa de Moçambique, pelo cruzador britânico *Weymouth*. De ordem do meu governo tenho a honra de protestar junto de V.Ex^a, contra o facto do Governo português ter consentido essa grave violação da neutralidade. [...]»²⁰ e a nota prossegue com pressões para a devolução do vapor e indemnização por apresamento ilegal, contra o direito internacional.

Dois outros protestos do embaixador têm a data de 23 de Abril e referem-se à proibição de fornecimento de carvão a navios alemães que estaria a ser praticada no porto da Horta²¹, e à suspensão das comunicações telegráficas pelos cabos submarinos alemães de ligação a Nova Iorque no mesmo porto, tudo ao invés do que acontecia com os ingleses. Nestas circunstâncias, «O Governo Imperial tomou com estranheza conhecimento de que

¹⁷ MNE: 196.

¹⁸ MNE: 204.

¹⁹ MNE: 201.

²⁰ MNE: 230.

²¹ Ver MNE: 233.

o Governo da República tivesse adoptado tais medidas contra os cabos alemães, enquanto a Inglaterra pode manter tranquilamente em território português, agora como dantes, a sua exploração telegráfica. O Governo Imperial deve ver também nisto uma grave violação de neutralidade do Governo da República e encarregou-me de protestar vivamente contra a medida adoptada.»²².

Ainda no mesmo dia 23 de Abril de 1915, uma outra nota diplomática refere que «*as autoridades da província de Angola consentiram que o cruzador inglês Highflyer, contrariamente às disposições do direito internacional, permanecesse alguns dias em Luanda. Este navio chegou a Luanda em 2 de Março e encontrava-se ainda no mesmo porto a 5 de Março.»²³.*

Esta violação do Artº 12º da XIII Convenção de Haia, que fixava em 24 horas a permanência em porto neutro de um navio de guerra beligerante (salvo caso de tempestade ou de necessitar reparação, mas apenas para enfrentar o mar), vai constituir motivo de queixa contra uma série de acontecimentos da mesma natureza, como se vê na nota do embaixador de 10 de Maio, onde os alemães identificam os seguintes casos de violação da neutralidade:

«[...] no porto do Funchal:

Cruzador Vindictive em 18 e 19 de Novembro de 1914 – 31 horas.

Cruzador Donegal em 8 e 9 de Novembro de 1914 – 27 horas.

Cruzador Argonaut em 15 e 16 de Dezembro de 1914 – 26 horas.

Cruzador Amphitrite em 18 e 19 de Dezembro de 1914 – 31 horas.

Cruzador Auxiliar Carmania em 15 e 16 de Abril de 1915 – 38 horas.

Cruzador Auxiliar Carmania em 27 e 28 de Abril de 1915 – 36 horas.

E identicamente na Horta:

Cruzador Sydney em 30 e 31 de Dezembro de 1914 – 36 horas.

Cruzador Leviathan em 17 e 18 de Março de 1915 – 24 horas (da tarde de 17 à noite de 18).»²⁴.

Naturalmente, estes casos de violação da XIII Convenção denunciados com tanto pormenor pelas autoridades germânicas sugerem muito fortemente que elas dispunham de uma rede extensa de informadores (provavelmente seus concidadãos) nos territórios da República Portuguesa e que a “psicose dos espões” não era uma mera efabulação de excitados actores políticos nacionais.

²² MNE: 235.

²³ MNE: 234.

²⁴ MNE: 238.

Embora o caso do comércio de material de guerra praticado por neutros fosse mais susceptível de discussão jurídica – à luz do ambíguo conteúdo do Artº 7º da XIII Convenção – e se assistisse desde o início das hostilidade a várias “transferências de bandeira”²⁵, a compra à Itália do contra-torpedeiro *Liz* em Janeiro de 1915²⁶, para o passar à *Royal Navy* em Maio, configurava uma outra razão de queixa de Berlim, até porque estava em causa o envolvimento formal da marinha de guerra portuguesa. No entanto, curiosamente, ela não figura na correspondência diplomática disponível e só aparece referida numa comunicação do embaixador Sidónio Pais, citando a imprensa alemã mais crítica da posição portuguesa²⁷.

É sabido como, após a queda de Pimenta de Castro com a revolução de 14 de Maio de 1915 e as eleições que se seguiram, o governo passou a ser totalmente controlado pelo Partido Republicano Português, o mais acérrimo defensor da entrada de Portugal no conflito europeu. Com Norton de Matos na pasta da Guerra e, sobretudo, com Afonso Costa na chefia do governo e nas Finanças, Augusto Soares nos Estrangeiros e Vítor Hugo de Azevedo Coutinho na Marinha (a partir de 29 de Novembro), o processo de consultas com a Inglaterra vai acelerar-se com vista à concretização de tal objectivo político. E é a 18 de Dezembro que Norton de Matos faz publicar os primeiros decretos regulamentares de mobilização do Exército²⁸, pois os do ano anterior (da “Divisão Auxiliar”) não tinham passado do papel.

No dia 30 de Dezembro de 1915 o governo da República recebe a comunicação de que «*His Majesty's Government are fully alive to their obligations towards Portugal. Should the occasion arise, when Portugal would be placed in a position of having to make appeal to the Treaty of Alliance between the two countries, His Majesty's Government have no intention of withdrawing from such obligations, and it was precisely because they wish to fulfil them, that they have asked the Portuguese Government to consult them before taking an initiative in declaring the state of war between Portugal and Germany.*»²⁹. E recebe, na mesma data, esta outra nota verbal que ficou assim registada: «*As it would be of great advantage to His Majesty's Government to make use of the German ships now lying on Portuguese ports, His Majesty's Minister has been directed to enquire of the Portuguese Government whether would consider it possible to requisition of these vessels.*»³⁰. Nesta comunicação do ministro Edward Grey, exemplificava-se que a Itália tinha requisitado todos os navios estrangeiros nos seus portos sem ter feito declaração de guerra à Alemanha.

²⁵ Nomeadamente, quando a Alemanha vendeu nominalmente à Turquia (então ainda neutra) os seus cruzadores *Goeben* e *Breslau* à entrada dos Dardanelos, para escaparem à perseguição da esquadra britânica, e em outros negócios envolvendo a Itália e a Espanha.

²⁶ Ver notícia nos *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI, nº 2, Fev.1915.

²⁷ Ver MNE: 247.

²⁸ Decreto nº 2.136-A de 18.Dez.1915 também publicado na O.A. (A) 1/31.Jan.1916, e outros complementares.

²⁹ MNE: 295.

³⁰ MNE: 296.

Porquê esta viragem da posição inglesa? Para além das pressões “intervencionistas” do governo português (e também da França), deve ter contado a firmeza com que o chefe do governo espanhol mantinha a sua posição de neutralidade. Segundo o historiador Hipólito de la Torre Gómez, em Outubro de 1914 o embaixador alemão em Madrid teria afixado que, se Portugal entrasse na guerra, os submarinos alemães iriam alargar a sua ofensiva e «*deixariam o terreno à Espanha “para proceder como quisesse, em relação a Portugal e Gibraltar”*». Mas «*Dato disse-me – escreveu Romanones – que ele, nem por esta oferta, nem por nenhuma outra, tiraria a Espanha da sua neutralidade.*»³¹. De facto, embora todas as posições pesassem, terá sido a carência cada vez mais nítida da Grã-Bretanha em transportes marítimos que finalmente decidiu Londres a dar “luz verde” a Portugal, com as cautelosas recomendações de procedimentos que se conhecem.

Deve, porém, assinalar-se o facto altamente diferenciador de a Itália ser signatária da Tripla Aliança com a Alemanha e a Áustria-Hungria mas em 1914 ter ficado numa posição de neutralidade parecida com aquela que Portugal tinha então relativamente ao Reino Unido. E se houve instigação britânica para que Roma se decidisse a entrar no conflito a seu lado, fê-lo sobretudo movida pelos litígios fronteiriços que existiam na fronteira alpina ítalo-austriaca e pelas ambições territoriais que tinha no Mar Adriático. A Itália denunciou a Tripla Aliança a 4 de Maio de 1915, saindo do estatuto de neutralidade a 23 de Maio quando declarou guerra à Áustria-Hungria, fazendo o mesmo em relação à Turquia a 20 de Agosto e, finalmente, à Alemanha apenas em 28 de Agosto de 1916.

De notar ainda que, como era então hábito fazer-se, a Majoria-General da Armada informa: a 1 de Julho de 1915 sobre o bloqueio marítimo no Adriático, comunicado pelo governo de Itália e já publicado no *Diário do Governo* português de 18 de Junho³²; a 2 de Agosto, que a Legação de Itália anunciou que pode fechar os seus portos a qualquer momento; e a 20 do mesmo mês que aquela embaixada comunicou que «*serão aplicadas, durante a actual guerra, à Tripolitânia e à Cirenaica as normas de direito marítimo em tempo de guerra contidas no Código da Marinha Mercante do reino de Itália*»³³.

Esta convergência de posições entre Londres e Lisboa iria ser ainda perturbada por várias questões, a primeira das quais foi a ligação feita entre a requisição dos navios alemães e a concessão de um empréstimo de 2 ou 3 milhões de libras de que o Estado português estava absolutamente carecido. Segundo o historiador Vincent-Smith, foi a inteligência negociadora de Afonso Costa que conseguiu obter de Londres o dinheiro necessário e os compromissos políticos que mais interessavam a Portugal. Escreve ele: «*o crédito de 2 milhões de libras não ficou sujeito a qualquer condição, mas dependendo 1 outro milhão da requisição dos navios*»³⁴. Pode ler-se na acta da reunião do governo português de

³¹ Ver Hipólito de la Torre Gómez, *Na Encruzilhada da Grande Guerra*: 152-153.

³² O.A. (A) 7/31.Jul.1915.

³³ O.A. (A) 8/31.Ago.1915.

³⁴ Vincent-Smith, 1974: 130.

28 de Janeiro que «o Sr. Presidente [e ministro das Finanças] comunica o resultado favorável das negociações empreendidas para consequimento do empréstimo de 2 milhões de libras que já tinha anunciado ao Conselho, feito no Banco de Inglaterra, e com o assentimento e os bons ofícios do Governo inglês»³⁵. Este resultado foi aprovado por unanimidade dos ministros, com evidente congratulação de todos os presentes.

2. Preparações militares

Com aquela referida posição da Inglaterra, a via estava assim aberta para o governo “pró-intervenção” de Afonso Costa: Portugal criaria a necessária legislação – que foi a lei nº 480 de 7 de Fevereiro de 1916 – com base na qual um decreto do governo (o nº 2.229 do dia 23 do mesmo mês, mas só publicado no dia seguinte em *Diário do Governo*³⁶) efectuará a requisição de todos os navios alemães e austríacos estacionados nos seus portos.

Convém, contudo, tentar perceber as acções preparatórias tomadas pela Marinha para a execução da acção de força (para o que recorreremos a outras fontes documentais além daquela predominantemente por nós utilizada), antes de examinarmos com algum detalhe as últimas trocas diplomáticas havidas durante o mês de Fevereiro de 1916.

Vejam, em particular, as *Ordens do Dia* da Divisão Naval de Defesa e Instrução (DNDI)³⁷, do comando interino do capitão-de-fragata Leote do Rego³⁸. Os indícios da operação de tomada dos navios alemães nessas primeiras semanas de 1916 são aqui relativamente pouco visíveis. Além da habitual rotina dos movimentos de pessoal (queixando-se a Divisão de ter as lotações dos seus navios quase sempre em défice), apenas se notam os seguintes exercícios que *a posteriori* se percebe terem em vista adestrar as guarnições para o tipo de acção rápida que veio a ter lugar a 23 de Fevereiro, mas que à data poderiam passar por meros treinos de adestramento normal do pessoal da esquadra:

- No dia 5 de Janeiro (uma quarta-feira), o cruzador *S. Gabriel* deveria enviar um pelotão e 30 praças armadas e com equipamento Mills «para tomarem parte num exercício de infantaria que se realiza na Outra Banda», e o contra-torpedeiro *Guadiana* 15 praças com o mesmo fim³⁹, havendo também reunião dos comandantes do *Guadiana*, *Espadarte* e torpedeiros nº 2 e nº 3 às 13H a bordo do navio-chefe *Vasco da Gama*⁴⁰;

³⁵ Marques (1974: 98).

³⁶ E também na O.A. (A) 2/29.Fev.1916.

³⁷ São assinadas pelo chefe do estado-maior da divisão naval, capitão-de-fragata Manuel Santos Fradique. BCM-AH, Doc. Avulsa, Cx. 209 (Divisão Naval de Defesa e Instrução – 1916).

³⁸ Só em finais de Maio seguinte passou a efectivo, embora estivesse em funções desde Julho de 1915.

³⁹ OD/DNDI 2/4.Jan.1916.

⁴⁰ OD/DNDI 3/5.Jan.1916.

- A 7 de Janeiro (sexta-feira), realiza-se um «*exercício da esquadrilla*»⁴¹, devendo em seguida o *Guadiana* e os torpedeiros 2 e 3 meterem carvão e estes últimos amarrarem dentro da doca de Belém, estando todos prontos para qualquer serviço urgente⁴²;
- Nos dias 12 e 13 de Janeiro (quarta e quinta feira), todos os navios recebem municiação, operação que se percebe realizar-se semanalmente, ou ainda a ritmo mais apertado⁴³. Na falta de outras melhores explicações, poderá levantar-se a hipótese dos comandos temerem um seu uso inapropriado?;
- No mesmo dia 13, houve exercício de embarcações «*no seu máximo número*» para os cruzadores *Vasco da Gama*, *Almirante Reis* e contra-torpedeiro *Guadiana*, das 13 às 15 horas⁴⁴;
- A 18 de Janeiro (uma terça-feira), reunião a bordo do *Vasco da Gama* com o chefe do estado-maior da Divisão e os imediatos e chefes de máquinas e de encarregados da electricidade de todos os navios⁴⁵;
- Nesse dia, determina-se que os cruzadores *Vasco da Gama* e *Almirante Reis* devem estar «*prontos para todo o serviço e com um mês de mantimentos*» a partir do dia 26; idem com os contra-torpedeiros *Guadiana* e *Douro*. O *Espadarte* foi separado da Divisão, por motivo de novo curso de instrução do pessoal⁴⁶;
- Ainda no mesmo dia 18 de Janeiro, uma circular do comando da Divisão reformula o «*regime de serviço e licenças a vigorar a bordo*»: no nº 1, «*o normal, todos os oficiais, oficiais inferiores e praças a bordo durante o serviço e a instrução do dia*» com «*licenças às praças da bordada de folga*»; no nº 2, «*licenças às praças da bordada de folga, concedidas de forma que da meia-noite em diante só um quarto da guarnição esteja fora do navio*»; e o nº 3, com «*Tudo a bordo, podendo os oficiais e oficiais inferiores de folga, quando o navio estiver no quadro, ir tomar as suas refeições em terra. Fora do quadro, não há comunicação com terra*»⁴⁷;
- A 26 de Janeiro (quarta-feira) têm lugar novos exercícios de infantaria em terra para praças do *S. Gabriel* e do *Almirante Reis*⁴⁸;
- Ordem para a Divisão estar pronta a largar no sábado dia 29, com reunião de comandantes na véspera no *Vasco da Gama*⁴⁹. No mesmo dia, uma nota confidencial da Majoria-General da Armada para o Corpo de Marinheiros determina

⁴¹ OD/DNDI 1 /2.Jan.1916.

⁴² OD/DNDI 4/6.Jan.1916.

⁴³ OD/DNDI 7/10.Jan.1916.

⁴⁴ OD/DNDI 8/13.Jan.1916.

⁴⁵ OD/DNDI 8/13.Jan.1916.

⁴⁶ OD/DNDI 12/18.Jan.1916.

⁴⁷ BCM-AH, Doc. Avulso, Cx. 1378 (Divisão Naval de Defesa e Instrução – s/d 1912/1935).

⁴⁸ OD/DNDI 17/25.Jan.1916.

⁴⁹ OD/DNDI 18/26.Jan.1916.

- «prevenção rigorosa hoje e amanhã, devendo ter uma força do máximo efectivo disponível, pronta a sair do quartel»⁵⁰;
- A 8 de Fevereiro (terça-feira), exercícios de lançamento de torpedos a oeste da Torre de Belém pelo *Almirante Reis* e o *Guadiana*, o que parece nada ter a ver com a acção de apresamento⁵¹;
 - Na quinta-feira 10 de Fevereiro⁵², as ordens difundidas são de pura rotina: o *Almirante Reis* e o *Guadiana* devem amarrar no quadro; o *Douro* fundeia em Belém; o *Almirante Reis* passará mostra no sábado, como era habitual⁵³;
 - No dia 15 (terça-feira) o *Douro* é mandado para Oeste da Torre de Belém, e fazem-se exercícios de infantaria, a bordo do *Vasco da Gama*, como às vezes acontece⁵⁴;
 - No dia seguinte, 16, há exercícios em terra do «*batalhão da Divisão Naval com 2 metralhadoras*»⁵⁵;
 - Finalmente, a *Ordem do Dia* de 21 de Fevereiro determina a realização no dia 23, quarta-feira, de «*um exercício de infantaria nos terrenos da Junqueira com um grupo de 2 companhias sob o comando do capitão-tenente [Pedro] Rio Carvalho*»⁵⁶;
 - Porém, com o seu quê de insólito, publica-se na *Ordem* do dia 22, no meio de registos rotineiros, que «*O desembarque é coadjuvado por vapores do Arsenal que levarão a reboque as lanchas e embarcações que forem necessárias e servindo o vapor Cysne da Exploração do Porto especialmente para os oficiais e charanga*»⁵⁷.

Este entorse à secreta preparação do golpe, com música para abrihantiar o apossesamento e o içar da bandeira nos novos navios, parece ser completado burocraticamente com o conteúdo de uma nota de serviço (nº 432) de 24 de Fevereiro de 1916 do Corpo de Marinheiros enviada à Divisão Naval informando que foi concedida licença de 30 dias «*nos termos dos artigos 129º e 137º do Regulamento de Disciplina da Armada*» a 27 praças da Divisão, como se nada de extraordinário se estivesse a passar⁵⁸.

É também de registar que a correspondência confidencial trocada entre o comando da Divisão Naval, a Majoria e o Corpo de Marinheiros que nos foi possível compul-

⁵⁰ BCM-AH, Doc. Conf. Fundo 320, Nº 26.

⁵¹ OD/DNDI 22/4.Fev.1916 e OD/DNDI 23/5.Fev.1916.

⁵² É ambíguo o sentido que pode ser atribuído à aprovação pelo Congresso da República da lei nº 481 de 10 de Fevereiro de 1916 autorizando verba para «*fretamento de navios destinado à polícia da pesca*» (O.A. (A) 2/29.Fev.1916).

⁵³ OD/DNDI 27/10.Fev.1916.

⁵⁴ OD/DNDI 30/14.Fev.1916.

⁵⁵ OD/DNDI 33/17.Fev.1916.

⁵⁶ OD/DNDI 36/21.Fev.1916.

⁵⁷ OD/DNDI 37/22.Fev.1916.

⁵⁸ BCM-AH, Doc. Avulsa, Cx. 188 (Divisão Naval de Defesa e Instrução – 1916).

sar nada acrescenta de muito diferente ou substancial, salvo a notificação da periódica substituição dos «*Dicionários Criptográficos*»⁵⁹. Daqui a hipotética conclusão de que, por compreensíveis razões de segurança, muitas das decisões preparatórias possam ter sido feitas oralmente e em reuniões de comandantes.

3. Diplomacia de urgência e acção rápida

Entretanto, na “frente diplomática” as coisas mantinham-se em andamento, mas de modo pouco linear, antes com hesitações e momentos de grande indefinição, sobretudo devido ao conteúdo de um *aide-mémoire* vindo de Sir Edward Grey em data de 2 de Fevereiro. Nele se fazia de novo referência à carência de transportes marítimos que estava afectando a Inglaterra (devido à guerra submarina) mas evocava-se a possibilidade de declaração de um bloqueio geral para forçar as resistências alemãs, que afectaria todos os não-beligerantes (implicitamente, incluindo Portugal), o que feriu muito a sensibilidade do governo de Lisboa. Não foram ternas as palavras pronunciadas nos conselhos de ministros de 4 e 5 de Fevereiro relativamente à nossa “velha aliada” e chegou a haver desencontro de opiniões e «*intensa e demorada discussão entre os ministros*»⁶⁰. No final daquela última reunião, ficou em acta que «*o ministro dos Negócios Estrangeiros apresentará ao ministro da Inglaterra uma nota verbal dizendo que o Governo está decidido a fazer a requisição dos navios, mas que julga indispensável para isso que o Governo inglês lho indique invocando a aliança*»; e ainda que: «*Depois de ligeira discussão entre o Sr. Presidente da República [que assistira à reunião] e alguns ministros, ficou resolvido que o ministro dos Negócios Estrangeiros se avistasse com o ministro da Inglaterra o mais rapidamente possível e fizesse todas as démarches que julgasse necessárias para o fim que se tinha em vista.*»⁶¹.

Por esses dias de Fevereiro, os governos de Lisboa e Londres trocaram notas sobre vários pormenores da operação, ficando esboçado que os navios ficariam sob bandeira portuguesa, que os seus proprietários seriam posteriormente objecto de compensação financeira e que a Inglaterra afretaria a Portugal a maior parte desses navios, vista a sua aguda necessidade de transportes marítimos⁶².

Porém, este passo interessava também às complicadas relações triangulares entre portugueses, ingleses e espanhóis. Em telegrama expedido a 8 de Fevereiro, o nosso Ministro dos Negócios Estrangeiros informa o Embaixador em Madrid que «[...] o Parlamento aprovou uma proposta do governo para introduzir na lei de subsistências uma base de teor seguinte: ‘O Governo poderá requisitar, em qualquer ocasião, as matérias-primas

⁵⁹ BCM-AH, Doc. Conf. Fundo 320, N° 26.

⁶⁰ Marques (1974: 118).

⁶¹ Marques (1974: 130).

⁶² MNE: 308 sg.

e os meios de transporte que forem indispensáveis à defesa ou para a economia nacional que se encontrem nos domínios da República'. A lei foi publicada ontem [dia 7]»⁶³.

Ao que o Embaixador responde, no dia 10: «Confidencialíssimo. O que o Presidente do Conselho de Ministros [de Espanha] me encarregou de perguntar confidencialmente ao Governo português, como um alto favor, foi se a Inglaterra lhe tinha indicado alguma fórmula ou estava estudando com o Governo português alguma maneira de se apropriar dos navios alemães. O Governo espanhol deseja fazer o mesmo e poderia até facilitar as negociações com o Governo alemão. Julgo que responder a esta atitude amigável e leal do Governo espanhol com uma resposta evasiva nos deixa mal colocados. Peço resposta urgente a V. Ex^a. Vasconcelos»⁶⁴.

Porém, o ministro em Lisboa refreia os entusiasmos do embaixador, telegrafando assim no dia 14: «Estimaríamos satisfazer o desejo do Governo espanhol mas, por ora, nada há de definitivo. A Inglaterra não nos propôs fórmula alguma. Estão pendentes as negociações. Logo que esteja assente a fórmula, comunico a V. Ex^a.». E acrescenta uma frase de sabor enigmático: «Sobre as armas pode V. Ex^a. fechar o contrato para aquisição mas não tome compromisso algum sobre a revenda. Augusto Soares»⁶⁵. Pelos vistos, Portugal dispunha-se a comprar armas ligeiras à Espanha (que as produz) para as passar à Inglaterra.

Do nosso lado, davam-se passos indispensáveis para a operação de tomada de posse da frota alemã: na reunião do governo de 8 de Fevereiro «o ministro da Marinha leu o projecto de decreto sobre a requisição dos navios, dizendo entender que essa acção deve ser, tanto quanto possível, simultânea, aqui e nas colónias. O projecto foi muito discutido, acertando-se a sua forma final, cuja redacção definitiva ficou ao cuidado dos ministros da Justiça, Marinha e Fomento»⁶⁶; e na reunião seguinte, no dia 12, «o ministro da Marinha diz que, respeitando a opinião do Conselho, tinha tudo preparado para a imediata execução do plano. Traz para esse fim o projecto de decreto para a administração dos navios»⁶⁷ [...]. O Conselho discordou desta proposta, sendo lido e muito discutido o projecto de decreto, bem como as instruções para o comandante da divisão, no caso de se fazer a requisição [...]»⁶⁸.

Com Londres, os termos de um acordo para a requisição dos navios alemães tomam por estes dias um contorno mais definido quando o Embaixador Inglês entrega ao nosso Ministro dos Negócios Estrangeiros um Memorando datado de 17 de Fevereiro onde se lê: «*Serious difficulties for commerce having resulted from existing shortage of tonnage, which difficulties are felt not only in Great Britain but also in countries which maintain good relations with her, and Portugal having invariably shown from the outbreak of hostilities complete devotion to her ancient ally, His Majesty's Minister is directed on behalf of His Majesty's Government to urge the Government of the Republic, in the name of the alliance, to*

⁶³ MNE: 311.

⁶⁴ MNE: 312.

⁶⁵ MNE: 312.

⁶⁶ Marques (1974: 133).

⁶⁷ Que acabaria por ser entregue aos Transportes Marítimos do Estado, então criados.

⁶⁸ Marques (1974: 138).

*requisition all the enemy's ships lying in Portuguese ports, which shall be used for Portuguese shipping trade as well as between Lisbon and such other ports as may be determined upon the two Governments in agreement.»*⁶⁹. Esta informação suscitou manifestações de regozijo no governo de Lisboa. Na reunião efectuada em Belém no dia 19, o Presidente da República quis «*felicitar o Governo e congratular-se com ele pela vitória alcançada nas negociações seguidas com a Inglaterra [...]»*⁷⁰.

Mas logo de seguida, no dia 21, uma carta do mesmo embaixador procura esclarecer eventuais mal-entendidos na conversa tida nessa tarde, sobre as condições que os armadores dos navios alemães poderiam vir ainda a propor ao governo português, e avisando-o: «*[...] I understand, quite clear: – the conditions of the ship owners will be rejected, whatever they may be, and the ships will be requisitioned, peacefully if possible, in accordance with the procedure of the Italian Government. If however the Portuguese Government have proposed to the ship owners conditions for the hiring or requisitioning of the ships, the position is entirely different. [...]*»⁷¹.

A esta posição algo agastada, responde o nosso titular do Palácio das Necessidades com nova carta datada do próprio dia 23 de Fevereiro onde, no melhor entendimento entre aliados, procura recuperar toda a dignidade da autonomia nacional: «*En réponse à votre lettre du 21 courant, je tiens à vous informer que le Gouvernement de la République, prenant en considération les observations y contenues sur l'avantage qu'il y aurait pour les intérêts anglais à ce que nous puissions entreprendre 'an early and energetic action', a décidé de ne pas entamer des négociations [sublinhado nosso] avec les armateurs allemands et prendre immédiatement possession des navires, ce qui aura lieu cet après-midi. Je m'empresse de vous donner cette bonne nouvelle. Augusto Soares»*⁷².

Em consequência desta decisão definitiva, um telegrama é expedido no mesmo dia 23 ao Embaixador em Berlim, nos seguintes termos: «*O Governo tomou a decisão de requisitar os navios alemães surtos nos portos portugueses em face das necessidades do país. Comunique o facto a esse Governo com a declaração de que foi publicado um diploma legal regularizando a situação das tripulações, indemnizações [sublinhado nosso], etc., e que o acto de posse se está efectuando. Augusto Soares»*⁷³.

Naturalmente, telegramas seguem no dia seguinte (24.Fev.1916) para os Embaixadores em Roma, Rio, Washington, Petrogrado, Bruxelas e Londres: «*O Governo, atendendo às necessidades do país, requisitou os navios alemães surtos em portos portugueses. A posse decorreu tranquilamente. Augusto Soares»*. Para Paris os termos são ligeiramente diferentes: «*O Governo, atendendo às necessidades do país e nos termos da lei de subsistência ultimamente promulgada, requisitou os navios alemães surtos em portos portugueses. A posse*

⁶⁹ MNE: 313.

⁷⁰ Marques (1974: 156).

⁷¹ MNE: 313.

⁷² MNE: 314.

⁷³ MNE: 320.

realizou-se sem incidente. O Ministro de Portugal em Berlim foi encarregado de fazer a comunicação ao Governo alemão. Augusto Soares»⁷⁴.

A acção de apresamento do dia 23 em Lisboa – uma quarta-feira – foi realizada com rapidez e eficácia, por parte de forças de Marinha, sob o comando de Leote do Rego, apossando-se dos 36 navios surtos no Tejo⁷⁵ e impedindo auto-afundamentos ou actos de sabotagem mais graves, que ainda assim afectaram 14 deles, de molde a exigir reparações mais demoradas. O saldo apurado no final registou 72 navios que, em todos os nossos portos, içaram a bandeira portuguesa, valendo cerca de 240 mil toneladas.

O jornal *O Século* de 24 de Fevereiro abre a sua primeira página com o seguinte cabeçalho, acompanhado de fotos do arriar e içar das bandeiras na popa de um dos navios: «Um grande acontecimento: Arvora-se a bandeira nacional nos 36 navios alemães surtos no Tejo. Um gesto rápido e simples. Os barcos ficaram com praças e oficiais portugueses a bordo, tendo sido desembarcados os seus tripulantes». E o diário *O Mundo* do mesmo dia, mas em página 3, sem ilustrações, provavelmente por falta de tempo, pois que era ferrenho porta-voz dos “intervencionistas” titula: «A bandeira portuguesa tremula desde ontem nos barcos alemães»; e em subtítulo: «Como se fez a apropriação – As respectivas condições expressas em decreto publicado em suplemento do Diário do Governo – Uma salva de 21 tiros do couraçado ‘Vasco da Gama’ – Outros pormenores – Um dos barcos alemães foge da baía do Funchal – Palavras dos Srs. Presidente do ministério e ministro dos negócios estrangeiros».

Vale talvez a pena relembrar aqui o relato feito posteriormente por Jaime do Inso desta acção de força:

«Pelos 17h50m do dia 23 de Fevereiro de 1916, numa tarde de sol de inverno, ressoou no Tejo uma salva de 21 tiros, dada pelo navio-chefe da Divisão Naval, o velho Vasco da Gama, [...]. O que seria?! A resposta correu veloz: tinha sido a saudação à nossa bandeira, àquela hora já içada na maior parte dos trinta e cinco navios mercantes alemães e um austriaco, há muito retidos no Tejo e que, em grande sigilo e por decreto do próprio dia, foram requisitados pelo Governo português.»⁷⁶

E prossegue:

«Cerca das 16 horas do mesmo dia, 23 de Fevereiro, tinham-se reunido, a bordo do navio-chefe da Divisão Naval, um certo número de oficiais, praças e operários metalúrgicos do Arsenal, que depois foram distribuídos por seis vapores – Albatroz, Cabo da Roca, Cisne, Josefina, Sempre a Andar e Trafaria – a cada um dos quais competia abordar um grupo dos navios que iam ser requisitados. O Comandante da Divisão Naval, depois de embarcar

⁷⁴ MNE: 320.

⁷⁵ A lista inserida no decreto nº 2.236 de 24 de Fevereiro apenas indica 35, mas o decreto nº 2.240 de 25 de Fevereiro refere-se à requisição de um outro navio alemão surto no rio Douro (O.A. (A) 2/29. Fev.1916).

⁷⁶ *Anais do Clube Militar Naval*, 67º Ano, Tomo LXVII, Nº 9-10, Set.-Out. 1937, p. 681.

no contra-torpedeiro Douro, à frente de uma flotilha composta pelo contra-torpedeiro Guadiana e torpedeiros Nº 1 e Nº 2, foi acompanhando o acto de posse dos navios, o que se realizou sem incidentes. O Santa Ursula⁷⁷ foi o primeiro navio a ser abordado e os outros seguiram-se, rapidamente, quase sem protesto, mas, com espanto dos capitães e das tripulações a quem foi dado o prazo de meia hora para abandonarem os navios, enquanto se viam alguns dos tripulantes mais velhos com as lágrimas nos olhos. As intimações apresentadas aos capitães eram do teor seguinte: “Por ordem de Sua Ex.^a o Ministro da Marinha fica notificado o encarregado do navio ____ surto neste porto, de que o Governo Português resolveu requisitar esse navio, em conformidade com o decreto nº 2.279 de 23 de Fevereiro de 1916”. Dos trinta e seis navios requisitados, vinte e dois apresentavam avarias relativamente pequenas, mas, nos restantes, eram importantes, faltando até, nalguns, peças das máquinas, que os alemães haviam escondido ou inutilizado. Foi, por isso, necessário proceder a uma série de importantes reparações.»⁷⁸.

No seu recente trabalho de pesquisa histórica, o comandante Rodrigues Pereira⁷⁹ identificou a situação e o destino de cada um dos navios apresados, completando o trabalho anteriormente feito por Jaime do Inso⁸⁰.

Eis o texto da nota que o Embaixador Inglês em Lisboa entregou ao Ministro dos Negócios Estrangeiros a 25 de Fevereiro de 1916: «*I have the honour to inform you that I have received a telegram from Sir Edward Grey expressing his great satisfaction at the effective manner in which the requisitioning of the German ships has been carried out. He directs me to express to Your Excellency the high appreciation of His Majesty's Government of the step which, in accordance with their wishes, the Portuguese Government have taken. He adds that His Majesty's Government entertain the hope that the action of the Portuguese Government will afford relief not only to the commerce of Portugal and of the Allies, but also to the trade of the world in general. I avail myself of this opportunity, etc. Lancelot D. Carnegie*»⁸¹.

4. A caminho do rompimento das hostilidades

A primeira reacção oficial alemã veio no dia 27 de Fevereiro, através de uma nota do seu Embaixador em Lisboa ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, que foi assim traduzida: «*Senhor Ministro. Sou encarregado pelo meu alto Governo de protestar contra a singular quebra de direito que o Governo português cometeu contra o Império alemão, apossando-se por um acto de força, sem qualquer negociação prévia, dos navios alemães fundeados nos portos portugueses. Tenho a honra de ao mesmo tempo, por incumbência do meu alto Governo,*

⁷⁷ Este navio tinha vindo há pouco tempo do norte e fora considerado suspeito.

⁷⁸ *Anais do Clube Militar Naval*, 67º Ano, Tomo LXVII, Nº 9-10, Set.-Out. 1937, p. 683-684.

⁷⁹ Rodrigues Pereira, 2015: 241-276.

⁸⁰ *Anais do Clube Militar Naval*, 67º Ano, Tomo LXVII, Nº 9-10, Set.-Out. 1937, p. 675-708.

⁸¹ MNE: 321.

solicitar de V.Ex^a. a imediata revogação daquela medida. Aceite V.Ex^a. nesta oportunidade, etc. F. Rosen»⁸².

De Berlim, o nosso Embaixador envia no dia 28 um telegrama onde se lê: «[...] direi resumidamente que o Governo alemão exige a revogação do diploma determinando a requisição. Suponho que sem esta ou, pelo menos, sem a suspensão do decreto até que se negocie a indemnização com o Governo alemão, a ruptura de relações será quase certa e seguida de guerra marítima contra os nossos navios. O Governo alemão pede uma resposta no mais curto prazo e diz que reserva a sua resposta e medidas a tomar no caso de não se reconsiderar na medida. Julgo que seria útil a minha ida aí para informar e receber instruções. Sidónio Pais.»⁸³. A este, responde de imediato o nosso Ministério, por via do Embaixador em Haia: «[...] Considere-se oficialmente como esperando a resposta. Particularmente, recomendo-lhe que previna os portugueses aí para a hipótese de retirada que poderá resultar dos meus próximos telegramas oficiais. Augusto Soares»⁸⁴.

A 1 de Março o Embaixador Inglês em Lisboa escreve para o Palácio das Necessidades: «*Mon cher Ministre. Je viens de recevoir un télégramme de mon Gouvernement à propôs de la réponse à donner au Gouvernement Allemand. Je vous envoie ci-après un memorandum indiquant les lignes sur lesquelles, selon l'avis de Sir E. Gray, la réponse pourrait être basée. Veuillez me croire, etc. Lancelot D. Carneggie*». No Memorando anexo refere-se que, durante mais de 18 meses, os navios alemães beneficiaram da protecção do governo da República dentro das suas águas territoriais, presumindo-se que seria a protecção contra um apresamento ou destruição pela armada inglesa, como se não existisse uma soberania territorial portuguesa. Argumentam os ingleses que, nestas condições, Portugal pode plenamente invocar o direito de apropriar-se dos navios, como de outras propriedades ou pessoas no território sob sua jurisdição, perante situações de emergência. Ora, segundo a sugestão britânica, «*Portugal was threatened with the stoppage of her maritime trade owing to the general shortage of tonnage, and the urgent need for vessels amply justifies the exceptional measures taken. The same lack of tonnage compelled the Italian Government to act in a similar manner and to requisition the German ships sheltering in italian ports, and the German Government do not appear, so far as it is known, to have raised any objection in that case. The owners of the vessels will receive in due course the indemnities to which they are entitled, and they can therefore be not considered as having suffered any hardship as the result of the action taken by the Government of the Republic.*»⁸⁵.

A quinzena que se seguiu à acção de 23 de Fevereiro foi já de expectativa e preparação de novos e graves desenvolvimentos, de que as *Ordens do Dia* da Divisão Naval de Defesa e Instrução vão dando conta:

⁸² MNE: 327.

⁸³ MNE: 329.

⁸⁴ MNE: 329.

⁸⁵ MNE: 333.

- No dia 29 de Fevereiro (uma terça-feira), antecedendo a matéria de serviço habitual, publica-se o seguinte alerta: «*Chama-se a tenção dos Srs. Comandantes para a rigorosa observância no preceituado na circular confidencial de 11 do corrente, deste Comando, que será ampliada amanhã com novas instruções para cuja execução o Comandante da Divisão conta com o provado zelo e pundonor de todos os Srs. Comandantes e oficiais.*»⁸⁶;
- A 3 de Março (quinta-feira), a *Ordem* encerra com o aviso de que «*Atravessando-se um momento grave em que à Marinha incumbe uma vigilância cada vez mais intensa e eficaz, não serão concedidas licenças de mais de 24 horas se não em casos excepcionais que o Comandante da divisão apreciará.*»⁸⁷;
- No dia 4 (sexta-feira), expedem-se ordens de movimentos e operações mais determinantes: «*O torpedeiro nº 2 procede com toda a urgência aos fabricos indispensáveis. Os navios da divisão deixam desde hoje de içar os seus distintivos, tanto de dia como de noite. Os navios que estão a Leste [da Torre de Belém] não acendem projectores. O submersível Espadarte apronta para cruzeiro de 8 horas durante o dia de segunda-feira [dia 7 de Março], fora dos canais até Cascais. Até à próxima quinta-feira [dia 10] o contra-torpedeiro Douro continua a Oeste da Torre de Belém. Os navios que durante o dia se encontrarem em cruzeiro fora da barra e enquanto não estiver montado o posto de TSF na torre de S. Julião comunicarão sempre em rádio para este comando o nome e nacionalidade dos navios que vão a Cascais meter piloto e procederão em tudo o mais em harmonia com as instruções já recebidas [...]*»⁸⁸;
- E no dia 8 de Março, véspera da declaração de guerra alemã, programa-se: «*Na próxima 2ª feira [dia 14], com a entrada em serviço de novos navios agregados à Divisão, será montado definitivamente o serviço de vigilância.*»⁸⁹.

Entretanto, o Embaixador Sidónio Pais entregara a 2 de Março em Berlim a resposta do governo português ao protesto alemão do dia 27. Naturalmente eram também aqui evocadas as violações do direito internacional por parte da Alemanha em relação a Portugal, os prejuízos por este sofridos com o decorrer da guerra e os navios de bandeira portuguesa entretanto perdidos, embora estes últimos tivessem provavelmente sido todos perdidos em circunstâncias fortuitas⁹⁰. Num telegrama enviado nesse mesmo dia, por

⁸⁶ OD/DNDI 39/29.Fev.1916.

⁸⁷ OD/DNDI 42/3.Mar.1916.

⁸⁸ OD/DNDI 43/4.Mar.1916.

⁸⁹ OD/DNDI 44/8.Mar.1916.

⁹⁰ De resto, as fontes variam um pouco: Costa Júnior (1944: 149-159) apenas indica o lugre *Cisne*, que teria sido torpedeado a 28 de Maio de 1915 na Biscaia, enquanto Jaime do Inso (1939: 122-127) diz ter sido este navio de carga de 600t abatido a tiro de peça em data incerta de Junho; Maurício de Oliveira (1939: 59) refere o afundamento do *Douro* e do *Cisne*, em Abril e Maio de 1915; e Pereira Nunes (1923: 12) escreve, sem referir datas: «*Já antes da declaração de guerra tinham sido afundados pelos submarinos os seguintes navios pertencentes a Portugal: vapor Cisne, lugre Douro e iate Vasco da Gama*».

intermédio da embaixada na Holanda, Sidónio Pais informa Lisboa: «*Acabo de transmitir, verbalmente e por escrito, [ao] Secretário de Estado [alemão a] resposta do [nosso] Governo. Secretário de Estado recebeu muito mal esta resposta dizendo que não se tratava somente da questão de direito mas também da questão de forma, como a medida foi posta em execução. Que era inadmissível que não se tivesse prevenido o Governo alemão [...]. Terminou a conversa bruscamente dizendo que em breve responderia e que podia desde já comunicar que a resposta do Governo português era insuficiente e não podia satisfazer.*»⁹¹. E, na mesma data, o Embaixador acrescenta em novo telegrama que «[...] *Informações de várias fontes, e entre elas de uma pessoa idónea em Hamburgo, são unânimes em considerar como ponto capital para a solução pacífica, ser assegurado que os navios não se destinam a inimigos da Alemanha. [...]*»⁹².

Passam poucos dias e o nosso Embaixador em Paris avisa o governo a 4 de Março que «*Os telegramas de Haia dizem que, segundo Berlim, a Alemanha vai chamar o seu Ministro em Lisboa.*»⁹³. Mas nestas mensagens cruzadas intromete-se também, de novo, a Espanha, donde o nosso Embaixador informa no dia 6 que, num jantar na véspera, o Embaixador da Inglaterra em Madrid lhe teria falado sobre «*a inconveniência dos interesses alemães em Portugal ficarem a cargo de Villasinda, em caso de ruptura de relações de Portugal com a Alemanha. [...]*»⁹⁴. De facto, o Embaixador de Espanha em Lisboa era *persona non grata* ao governo inglês (e, *of course*, a Portugal) e Madrid já prometera substituí-lo na primeira oportunidade⁹⁵.

É no próprio dia 9 de Março que o Ministro dos Negócios Estrangeiros ordena ao Embaixador português em Madrid: «*Peço a V.Ex.^a. transmitir imediatamente ao Ministro de Portugal em Berlim, pela telegrafia sem fios, o seguinte: o Governo português pediu ao Governo espanhol para se encarregar dos interesses de Portugal na Alemanha. Tenho a certeza que aceita. Pode V.Ex.^a. fazer o pedido ao Embaixador de Espanha.*»⁹⁶. Resposta imediata da Embaixada em Madrid: «*Confidencial. O Embaixador de Inglaterra comunicou-me que, segundo as suas informações, está iminente a declaração de guerra alemã a Portugal. O Embaixador sabe que o Governo espanhol fez quanto foi possível para evitar encarregar-se dos interesses alemães em Portugal e só cedeu perante a certeza de que isso seria considerado pela Alemanha como acto hostil. O Embaixador da Inglaterra lembrou-me da urgência de se telegrafar para Lourenço Marques a propósito do sequestro de bens de súbditos alemães.*»⁹⁷.

⁹¹ MNE: 338.

⁹² MNE: 339.

⁹³ MNE: 342.

⁹⁴ MNE: 344.

⁹⁵ Ver Torre Gómez, *Na Encruzilhada...*; 145-166.

⁹⁶ MNE: 345.

⁹⁷ MNE: 345.

5. O desenlace

Estamos no dia 9 de Março de 1916, de novo uma quarta-feira, exactamente duas semanas depois da acção de apresamento dos navios no Tejo. Os telégrafos não param. Do Ministério para o Embaixador em Londres seguem dois telegramas. O primeiro diz: «*Por causa de requisição dos navios o Ministro da Alemanha, hoje, às seis horas, entregou a declaração de guerra.*». O segundo diz: «*Peço a V.Ex.^a. que comunique a esse Governo que a Alemanha declarou guerra a Portugal.*»⁹⁸. E para o Embaixador em Madrid: «*Hoje às seis horas, o Ministro da Alemanha pediu os passaportes e entregou-me a declaração de guerra. Peço a V.Ex.^a. que solicite oficialmente a esse Governo que se encarregue dos interesses portugueses na Alemanha. Augusto Vasconcelos*»⁹⁹.

Um último recado do Embaixador em Londres chega a Lisboa a 10 de Março, sob a forma de lembrança, porventura já inútil: «*Tendo sido declarada a guerra a Portugal pela Alemanha, lembro a V.Ex.^a. que os navios requisitados deveriam ser apresados, liquidando assim toda a responsabilidade financeira resultante da requisição. Teixeira Gomes*»¹⁰⁰.

Na primeira oportunidade, a 11 de Março, o comandante Leote do Rego faz publicar na *Ordem do Dia* (nº 46) da sua Divisão Naval uma extensa apresentação da nova situação criada ao país e à Marinha. Nela se diz: «*Tendo-se declarado o estado de guerra entre Portugal e a Alemanha, quer o comandante da Divisão testemunhar a todos os seus subordinados que tem neles a mais absoluta confiança, esperando que nesta hora suprema saberão mais uma vez honrar as nunca desmentidas tradições da Armada. Somos chegados a esta hora difícil com o nosso material bem reduzido mas, por isso mesmo, maior obrigação temos de o tornar tão eficiente quanto possível para a execução dos problemas militares que poderão surgir e que teremos de resolver, uns só com o nosso esforço, outros em que poderemos ser chamados a colaborar com a marinha dos nossos aliados.*». E mais adiante vêm as determinações concretas: «*Em cada navio se tomarão desde hoje e com toda a urgência todas as disposições a que se refere o Título XI do Regulamento Geral para o serviço dos Navios da Armada [a “Ordenança” da época] adequadas às condições ofensivas e defensivas de cada navio e tendo-se em consideração que, de momento, só há que reecer encontros com submarinos, corsários ou minas [...]. Todas as ordens da Majoria, Divisão e tudo o mais que ao serviço disser respeito, passa a ser absolutamente reservado. Será feita a maior economia no dispêndio de carvão, reduzindo-se a iluminação eléctrica durante o dia ao absolutamente indispensável. [...] Serão feitos diariamente postos rigorosos de combate, de incêndio e de abandono, devendo as embarcações estar sempre desencapadas, com ancoretas com água e tudo o mais que a Ordenança em vigor preceitua. O serviço de projectores e vigias será mantido com maior rigor, explicando-se minuciosamente às praças o objectivo do que têm de fazer. De hoje em diante, todos os serviços de bordo, em quaisquer condições, são feitos com o uniforme de jaquetão com*

⁹⁸ MNE: 355.

⁹⁹ MNE: 351.

¹⁰⁰ MNE: 353.

fato cinzento [de cotim], com ou sem capote, e boné, devendo sair de bordo todos os demais artigos de uniforme. [...] O rebocador Bérrio proceda à instalação da artilharia e da TSF e desembarca o seu 'gasolina', atestando de mantimentos e carvão. Amanhã ao meio-dia há reunião de comandantes a bordo do navio-chefe. O contra-torpedeiro Guadiana, antes de terminar o fabrico, atesta de carvão. O comandante do Gil Eanes pode receber desde já as peças que lhe estão destinadas e mande proposta para a lotação. [etc.]»¹⁰¹.

Sete ideias sintéticas, para concluir:

- A insistência do governo português de orientação “intervencionista” e a concordância final da Inglaterra – como resultado de um balanceamento de vantagens e inconvenientes da beligerância portuguesa (onde terá pesado o reforço dos seus meios de transporte marítimo) – levou à concretização da *requisição e tomada de posse* dos navios alemães a 23 de Fevereiro;
- A justificação dada ao governo de Berlim baseou-se na necessidade imperiosa de Portugal em matéria de transportes marítimos e nos prejuízos já sofridos com a guerra, mas prontificando-se a indemnizar as empresas proprietárias – ficando contudo a pairar a dúvida de uma controversa legitimação implícita da figura do *apresamento*, com base na posterior beligerância (uma espécie de apresamento por antecipação);
- Tais subtilezas de natureza jurídica e diplomática tiveram um papel significativo em todas estas relações de Estado a Estado;
- A acção de força foi realizada com eficácia e cumprindo procedimentos cautelares recomendados pelas autoridades britânicas;
- Declaração de guerra por parte da Alemanha (a 9 de Março), colocando-se Portugal na posição de legítima defesa, conforme era desejo dos governos de Londres e de Lisboa;
- Invocação da Aliança Anglo-Lusa, para a Inglaterra ajudar Portugal a participar nas operações de guerra, tanto na Europa como em África, incluindo o envio de uma grande unidade do Exército para a frente ocidental;
- Criação de um espaço de cooperação naval no Atlântico entre Portugal e os aliados, nomeadamente na protecção da costa portuguesa (inclusive com meios aéreos), na defesa dos portos principais dos Açores, Madeira e Cabo Verde, e na escolta dos transportes de tropas entre Lisboa e Brest.

Desta análise, que obviamente contém elementos interpretativos que só a mim responsabilizam, pode inferir-se que ela tende a confortar a tese académica de Severiano

¹⁰¹ BCM-AH, Doc. Avulso, Cx. 209 (Divisão Naval de Defesa e Instrução – 1916).

Teixeira, a qual, corroborando os factores já há muito evidenciados para explicar o envolvimento português na guerra – ou seja, a defesa das colónias e um mais franco reconhecimento internacional do novo regime por parte das grandes potências –, não deixa de apontar um decisivo terceiro elemento, localizado precisamente no âmbito das lutas partidárias internas e na ideia dos “intervencionistas” de reagrupar a fraccionada opinião pública em torno do esforço de defesa nacional, que a guerra inevitavelmente provocaria, enfraquecendo assim as tendências centrípetas partidárias.

Pela minha parte, já esbocei um complemento novo a esta interpretação¹⁰², que apenas diz respeito à atitude das chefias militares de terra e mar: tratar-se-ia de uma razão própria às corporações militares, assente na vontade de uma sua mais vigorosa afirmação perante forças emergentes na sociedade que pareciam negá-las (aquilo a que já chamei de movimento pacifista internacional), bem como perante a desagregação interna a que estavam a ser sujeitas desde o advento da República. Mas esta é uma mera hipótese de trabalho, que mereceria talvez ser investigada.

Tenho dito.

Bibliografia e Fontes

AFONSO, Aniceto & GOMES, Carlos de Matos coords. (2010), *Portugal e a Grande Guerra, 1914-1918*, Matosinhos, QuidNovi.

Anais do Clube Militar Naval, diversos números, 1910-1939.

CARRILHO, Maria (1985), *Forças Armadas e Mudança Política em Portugal no Séc. XX*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda.

COSTA JÚNIOR (1944), *Ao Serviço da Pátria: A Marinha Mercante Portuguesa na Primeira Grande Guerra*; Lisboa, Editora Marítimo-Colonial.

DELLINGER, Dieter (2010), *Um Século de Guerra no Mar*, Lisboa, Náutica Nacional.

FERREIRA, José Medeiros (1992), *O Comportamento Político dos Militares*, Lisboa, Estampa.

FREIRE, João (2014), *Portugal Face à Grande Guerra em 1914-1915*, Lisboa, Colibri.

GILBERT, Martin (2014), *A Primeira Guerra Mundial*, Lisboa, A Esfera dos Livros/Expresso, 7 v. Imprensa diária, diversos títulos e números, 1916.

INSO, Jaime do (1937-1939), “A Marinha Portuguesa na Grande Guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, 67º Ano, Tomo LXVII, Nº 9-10, Set.-Out. 1937, p. 675-718; e Nº 11-12, p. 695-1013; 68º Ano, Tomo LXVIII, Nº 1-3, Jan.-Mar. 1938, p. 43-55; e Nº 4-6, Abr.-Jun. 1938, p. 219-239; Nº 10-12, Out-Dez.1938, p. 519-530; e 69º Ano, Tomo LXIX, Nº 1-3, Jan.-Mar. 1939, p. 119-135.

MARQUES, A. H. de Oliveira dir. (1974), *O Segundo Governo de Afonso Costa, 1915-1916*, Mem-Martins, Europa-América.

¹⁰² Ver Freire, 2014: 11.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS (1997), *Portugal na Primeira Guerra Mundial (1914-1918)*, Lisboa, MNE, 2 v.

NUNES, (Contra-almirante, Major-General da Armada) António Rafael Pereira (1923), *Portugal na Grande Guerra*, Lisboa, Comissão Central dos Padrões da Grande Guerra.

OLIVEIRA, Maurício de (1936), *Armada Gloriosa*, Lisboa, Parceria António Maria Pereira.
Ordens da Armada (O.A.), números diversos, 1910-1916.

Ordens do Dia da Divisão Naval de Defesa e Instrução (OD/DNDI), números diversos, 1916.

PEREIRA, (CMG Ref.) José António Rodrigues (2015), “A Marinha na Grande Guerra I”, *Anais do Clube Militar Naval*, A. 145, V. CXLV, Tomos 1 a 6, Janeiro-Junho, p. 277-285.

STRACHAN, Hew (2004), *The First World War in Africa*, Oxford, Oxford University Press.

TEIXEIRA, Nuno Severiano (1996), *O Poder e a Guerra, 1914-1918*, Lisboa, Estampa.

TELO, António José, coord. (1999), *História da marinha Portuguesa: Homens, Doutrinas e Organização, 1824-1974* (Tomo I), Lisboa, Academia de Marinha.

TORRE GÓMEZ, Hipólito de la (1980), *Na Encruzilhada da Grande Guerra: Portugal-Espanha, 1913-1919*, Lisboa, Estampa.

VINCENT-SMITH, John (1974), *As Relações Políticas Luso-Britânicas, 1910-1916*, Lisboa, Livros Horizonte.

Fundos arquivísticos pesquisados na Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico (BCM-AH) e no Arquivo Histórico Militar (AHM).

A MARINHA NA GRANDE GUERRA. DA DECLARAÇÃO DE GUERRA ALEMÃ AO ARMISTÍCIO (1916-1918)

Comunicação apresentada pelo académico
José Rodrigues Pereira, em 1 de março

Resumo

A Declaração de Guerra da Alemanha em Março de 1916 obrigou a Marinha à execução de novas tarefas e missões para que não estava preparada.

A defesa dos portos e a rocega de minas implicou uma importante mobilização de meios humanos e materiais; a necessidade de escolta aos transportes de tropas para África e para França, e aos navios de comércio mostraram a insuficiência dos meios navais existentes; o envolvimento da Marinha Mercante no esforço de guerra é também um assunto relevante no período em análise.

O esforço de defesa do Ultramar, que se iniciou ainda antes da declaração de guerra, foi outra das tarefas que a Armada teve de enfrentar com os seus escassos meios humanos e materiais.

Em Angola teve papel de relevo, ainda antes da Declaração de guerra, o Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola. Em Moçambique distinguiram-se o cruzador *Adamastor* e o Batalhão de Marinha Expedicionário a Moçambique. Em Cabo Verde tiveram papel de relevo as canhoneiras *Beira* e *Ibo*.

A insuficiência de meios levou Portugal à dependência dos seus Aliados para a segurança dos nossos navios – no transporte das forças do Exército para França – e da nossa costa; ao Norte os franceses faziam a patrulha da costa com navios e hidroaviões baseados em Leixões e Aveiro; ao Sul franceses e britânicos garantiam a segurança da área de aproximação ao Cabo de São Vicente, com navios que estacionavam habitualmente em Lagos e na Baleeira. Apesar disto, muitos navios foram atacados e afundados junto à costa portuguesa.

A arma aérea fez também o seu aparecimento durante a fase final do conflito, e a arma submarina seria reforçada no último ano de guerra com a chegada de novos submersíveis.

Será feita ainda uma breve referência às conversações de paz e às pretensões portuguesas, nomeadamente da Marinha quanto a indemnizações de guerra e aos seus resultados.

1. Preâmbulo

Na conferência anterior foram abordadas as acções político-militares que antecederam a entrada de Portugal na Grande Guerra.

Hoje vamos abordar as acções desenvolvidas, no âmbito do então Ministério da Marinha para enfrentar a nova realidade: uma situação de guerra declarada.

2. A Entrada na Guerra

Com a entrada formal de Portugal na Grande Guerra, a Armada foi chamada a assumir, para além das que já vinham sendo desempenhadas desde 1914, as seguintes tarefas:

- Assegurar a escolta aos numerosos transportes de tropas para África e para França;
- Assegurar a escolta dos navios mercantes nacionais para o Ultramar e as Ilhas adjacentes;
- Patrulhar e defender o litoral metropolitano, a barra do Tejo e as barras do rio Douro e de Leixões e a baía de Lagos;
- Estabelecer barreiras anti-submarinas, rocegar minas na entrada dos portos principais e lançar campos de minas defensivos;
- Patrulhar e defender as águas dos arquipélagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde;
- Participar na defesa do Ultramar, com forças navais e batalhões constituídos para actuar em terra com as forças do Exército.

Para o seu desempenho contava com um grupo heterogéneo e obsoleto de navios de que se destacam quatro cruzadores, dois contratorpedeiros, 1 submersível e quatro canhoneiras; os navios mais antigos e obsoletos tinham sido transferidos para a Marinha Colonial, criada em 1912.

Sendo esperado, pelo menos desde Maio de 1915, data da subida ao poder dos partidos *intervencionistas* ou *guerristas*, que Portugal participasse directamente no conflito não houve qualquer esforço, nesse ano de 1915, para reforçar os meios materiais e humanos da Marinha para enfrentar as novas ameaças da guerra naval: o submersível e a mina¹.

Leote do Rego, comandante das Forças Navais Portuguesas após o Golpe militar de Maio de 1915 – de que foi um dos principais apoiantes – apenas se preocupou em manter preparadas e aprontadas as grandes unidades navais de superfície – cruzadores e

¹ SALGADO, Augusto Alves. RUSSO, Jorge. “Submarinos Alemães na Costa Portuguesa. O Caso do U-35”, in *Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra Um Século Depois”*.

contratorpedeiros – que, desde 1914 vinham assegurando algumas escoltas aos Transportes de Tropas com destino a África.

Na realidade, quando Portugal entrou na Grande guerra, a ameaça naval alemã estava limitada à guerra submarina e às minas, pois os corsários de superfície já tinham sido neutralizados e a Grande Esquadra estava retida na sua base do Mar do Norte.

Apesar dos êxitos da guerra submarina e das minas marítimas, desde 1914 – e que justificaram o pedido britânico de apresamento dos navios mercantes alemães – nada estava feito em Portugal para enfrentar essas ameaças quando, em 9 de Março de 1916, o Império alemão declarou guerra à República Portuguesa.

Só em 29 de Fevereiro o Comandante Leote do Rego iniciou os preparativos para *a protecção do porto de Lisboa e de outros portos nacionais; anteriormente, apenas o Mindelo (Cabo Verde) tinha sido dotado de uma estrutura de defesa; o Destacamento de Marinha Expedicionário a Cabo Verde e a montagens de várias peças de artilharia, logo em 1914.*

A 27 de Março de 1916 foi determinada a subordinação da Direcção-Geral de Marinha e da Administração dos Serviços Fabris à Majoria-Geral da Armada, criando-se uma improvisada organização de tempo de guerra².

Em Abril do mesmo ano foi criada a Superintendência do Serviço Naval de Defesa Marítima³ cuja missão era a realização de estudos de preparação para a guerra e a elaboração dos programas de instrução de pessoal.

Um Decreto de Maio de 2016 determina a mobilização de 27 navios e embarcações de comércio e de pesca para o serviço da Armada, além de um número indeterminado de embarcações de recreio⁴.

Mas a mobilização destes navios era um pau de dois bicos num país deficitário de meios marítimos – de comércio e de pesca; assim, a mobilização das embarcações de pesca fazia diminuir as capacidades de captura da frota nacional. E o mesmo se pode dizer da dos navios de comércio⁵; mas dos 27 navios mobilizados 21 eram arrastões e traineiras.

Para os guarnecer foram necessários meios humanos extraordinários que foram buscar às actividades civis: marinha de comércio, pesca e membros dos clubes náuticos.

Vai aqui surgir ainda outro problema; com a requisição dos 72 navios alemães e austro-húngaros – duplicando a tonelagem do armamento nacional – não havia tripulantes em número suficiente para, de repente, guarnecer tantos navios, pelo que foi necessário proceder à sua formação acelerada; e a mobilização para a armada ainda mais aumentou essa insuficiência.

² Decreto nº 2301 de 27 de março de 1916, cit. por Salgado, Augusto Alves. “A Secção Auxiliares de Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial”. *XXIII colóquio de história Militar*, p. 365.

³ SALGADO, Augusto Alves. “A Secção de auxiliares da Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial”.

⁴ INSO, Jaime do. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*.

⁵ Nalguns casos os armadores receberam navios ex-alemães como compensação.

Em 1914 havia 487 oficiais da Armada em serviço efectivo⁶ mas com a mobilização das Reservas e de voluntários, conseguiram obter-se 750 oficiais⁷. Quanto a Sargentos e Praças era oficial e publicamente reconhecida a carência de efectivos destas categorias⁸.

Pelos motivos apontados, as tripulações dos navios ex-alemães entregues aos Transporte Marítimos do Estado, foram maioritariamente constituídas por pessoal sem experiência o que teria consequências quanto ao seu comportamento em situações de perigo, como foi o caso do vapor *Barreiro* em que uma parta da tripulação em pânico correu para os salva-vidas logo que soaram os primeiros tiros contra o navio⁹.

Para a integração dos voluntários, cuja incorporação se iniciou em Agosto de 1916, foi criada a Secção de Auxiliares da Defesa Marítima (ADM) utilizados maioritariamente nas guarnições dos navios mobilizados para a Defesa Marítima dos Portos e a escolta de navios mercantes.

Numa tentativa para aumentar imediatamente o número de oficiais disponíveis, a Escola Naval, deu por findos os 2º e 3º anos e os seus alunos incorporados imediatamente, no quadro de oficiais.

Em Junho de 1916 são estabelecidos os cursos intensivos na Escola Naval e na Escola Auxiliar de Marinha, enquanto aumentava o recrutamento nas Escolas de Alunos Marinheiros.

O Arsenal da Marinha desenvolveu esforços para terminar as construções em curso – os contratorpedeiros *Vouga* e *Tâmega* e as canhoneiras *Bengo* e *Mandovi* – reparar as unidades existentes – nomeadamente o contratorpedeiro *Tejo* – e pôr a navegar os navios apresados aos alemães e que tinham sido sabotados pelas tripulações.

Este esforço viria a ser dificultado pelo incêndio que a 18 de Abril de 1916 deflagrou no Arsenal da Marinha e que destruiu parte das suas instalações fabris, nomeadamente a Sala do Risco¹⁰, e as instalações da Escola Naval e do Museu de Marinha. Além do valioso património do Museu perderam-se os arquivos e o material escolar da Escola Naval, cujo funcionamento foi seriamente afectado por esta ocorrência.

O próprio Arsenal viu a sua capacidade seriamente afectada por este acontecimento que, segundo a imprensa da época terá tido *mão criminosa* e, pelo período em que aconteceu, atribuída a sua responsabilidade a *agentes alemães*.

⁶ SALGADO, Augusto Alves. “A Secção de auxiliares da Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial”.

⁷ INSO, Jaime do. *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, pp. 38-39.

⁸ SALGADO, Augusto Alves. “A Secção de auxiliares da Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial”.

⁹ JÚNIOR, Costa. *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*.

¹⁰ A *Sala do Risco*, com 80x18 metros, estava situada no extremo Oeste dos edificios pombalinos, onde hoje estão as messes das Instalações Centrais de Marinha. Em 1969, quando ali estava instalado o Instituto Hidrográfico, foi novamente destruída por um incêndio.

3. Os Transportes de Tropas

3.1. Para África

Em 1916 já tinham terminado as operações militares no Sul de Angola onde, no ano anterior se distinguira o Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola, especialmente no combate de Môngua que abriu caminho à ocupação definitiva da região do Cuanhama.

Apesar disso, ainda seguiram para aquela Província reforços militares em 1916 (688 militares), em 1917 (580 militares) e 1918 (776 militares) que se somaram aos já enviados nos anos anteriores.

Com a entrada de Portugal no conflito e a agudização da situação militar no Norte de Moçambique, foi necessário continuar o reforço das forças militares naquela Província; recordemos que o primeiro ataque alemão a território português, aconteceu a 25 de Agosto de 1914 quando foi atacado o posto de Mazuia e chacinada a sua guarnição: seis soldados africanos da Companhia do Niassa comandados pelo sargento enfermeiro de Marinha Eduardo Rodrigues da Costa, que seria o primeiro militar português morto no conflito.

Foram enviadas duas expedições militares para aquele território; a primeira largou de Lisboa logo em Setembro de 1914 a bordo do navio britânico *Durhan Castle* em simultâneo com o *Moçambique* e o *Cabo Verde*, destinados a Angola, escoltados pelo cruzador *Almirante Reis* e pelas canhoneiras *Beira* e *Ibo*. Depois, partiram para África no ano de 1915 cinco navios para Angola e dois para Moçambique (com a expedição do major Moura Mendes).

Já depois de declarada a guerra, em 28 de Maio de 1916 largou de Lisboa o paquete *Portugal* com as primeiras forças da expedição do General Ferreira Gil, com destino a Moçambique. Seguiram-se o *Moçambique* (3 de Junho), *Zaire* (24 de Junho), *Machico* (28 de Junho) e *Amarante* (8 de Julho), e ainda o *Beira* com mais pessoal e material. Era a Terceira Expedição Militar para Moçambique, com 4.865 homens, 945 solípedes e 159 viaturas.

Mas, este esforço de transporte esbarrou na falta de infraestruturas nos portos próximos das frentes das operações militares: Sul de Angola e Norte de Moçambique.

Mesmo depois do início das operações militares, nunca os governadores se empenharam na criação de condições logísticas para o esforço militar.

Em Moçambique, por exemplo, os homens eram desembarcados para pangaios (pequenas embarcações locais), em grupos de 20 ou 30, e depois, já próximo de terra, levados às cavalitas dos nativos, até porem o pé em seco.

Os animais eram atirados ao mar esperando-se que nadassem para terra; a maioria perdia-se depois, ao fugir para o mato! Foi o caso dos 625 solípedes transportados pelo *Machico*.

As perdas em material eram assustadoramente elevadas! Conta-nos o general Gomes da Costa que um esquadrão de cavalaria ficou apeado porque o caixote onde eram transportados todos os arreios, caiu ao mar no transbordo¹¹!

Em Novembro de 1916, o paquete *Portugal* transportou de Lourenço Marques para a ilha de Moçambique prisioneiros alemães e diverso material de guerra, sob a escolta do cruzador *Adamastor*.

Após a evacuação de Nevala (Dezembro de 1916), o *Moçamedes* evacuou os feridos e os doentes da zona de operações.

Seguiu ainda para Moçambique uma 4ª Expedição Militar, comandada pelo Coronel Sousa Rosa, com 108 oficiais e 4.401 homens, 55 camiões, 4 postos de TSF e uma esquadrilha de aviões.

Partiram nos navios *Portugal* (05JAN17 e 30ABR17), *Moçambique* (15FEV17 e 02JUL17) e *Moçamedes* (19MAR17).

Em 1918, apenas o *Lourenço Marques* que levou a bordo o Batalhão de Marinha Expedicionário a Moçambique (18 oficiais, 746 sargentos e praças), foi mobilizado como transporte de tropas; largando de Lisboa a 17 de Junho, escoltado pelo contratorpedeiro *Tejo* até às Canárias, chegou a Lourenço Marques a 22 de Julho.

3.2. Para os Açores

Em Maio de 1918 foram desembarcados no porto da Horta efectivos militares do Campo Entrincheirado de Lisboa para reforçar a defesa daquela ilha onde tinha sido instalada uma Estação Meteorológica que enviava, através do cabo submarino, informações sobre o tempo no Atlântico Central.

No total, foram transportados para Angola 18.400 homens, para Moçambique 30.700 e, para outros territórios (Ilhas, Índia e Timor) mais 13.000 militares.

3.3. Para França

O Exército Português preparou, em Tancos, um Corpo de Exército, com cerca de 55.000 homens, para participar na luta em França. A deslocação do Corpo Expedicionário Português (CEP), seria feita quase totalmente por via marítima, uma vez que a neutralidade espanhola impedia o uso do transporte ferroviário através daquele país¹².

Apesar da disponibilidade dos navios mercantes apresados aos alemães, Portugal não contava com navios capazes de assegurar o transporte daquele contingente, tendo os britânicos colocado à disposição do Governo Português sete grandes navios de transporte

¹¹ GOMES da Costa. *A Guerra nas Colónias*.

¹² Apenas um número muito restrito de militares utilizou o caminho de ferro sob o disfarce de viagens turísticas. O Comandante do CEP foi um dos que seguiu por via terrestre.

– *Bellerophon*, *City of Benares*, *Inventor*, *Bohemian*, *Rhesus*, *Flávia* e *Laomedon*¹³ – que, conjuntamente com os cruzadores auxiliares *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*, o vapor francês *Rome* e o navio dos Transportes Marítimos do Estado *Gil Vicente*, assegurariam os transportes para Brest¹⁴.

O transporte do CEP foi iniciado em 30 de Janeiro de 1917 e terminaria, após 125 viagens, em 11 de Fevereiro de 1920, com o repatriamento dos últimos militares do CEP.

Os transportes eram habitualmente escoltados pelos contratorpedeiros *Douro* e *Guadiana* e por navios britânicos, mas várias vezes, o *Pedro Nunes*, pela sua velocidade, efectuou viagens sem escolta; por esse motivo ficaria conhecido em Brest como o *navio-fantasma*.

Mas este transporte teve alguns problemas, pela falta de meios de transporte – os britânicos mandaram retirar os seus navios no final de 1917 – e a falta de escoltas, que os britânicos também deixaram de disponibilizar. A situação obrigou a longas e demoradas trocas de notas diplomáticas para se conseguirem meios de transportar a totalidade do CEP para França. Maurício de Oliveira¹⁵ refere-se a este facto afirmando: *Todas estas dificuldades tinham derivado da falta de quatro contratorpedeiros! Os tais contratorpedeiros da série Douro que deveria ter sido continuada e que só o foi muito mais tarde! Por causa da falta de quatro contratorpedeiros, trocámos notas diplomáticas com a Inglaterra, demorámos a completamento do nosso Corpo de Exército e demonstrámos mais uma vez pobreza, a pobreza derivada da manifesta imprevidência! Tudo por causa de quatro contratorpedeiros! É triste!*

Recordemos que estavam em construção no Arsenal da Marinha, desde 1914, dois contratorpedeiros, estava mais um em reparação desde 1912 e vendêramos outro à Grã-Bretanha em 1915.

No total, foram transportados para França, em 1917 e 1918, 59.383 militares, 7.783 cavalos, 1.501 viaturas e 312 camiões.

No regresso entre 1917 e 1920 foram transportados 49.738 militares, 4.250 cavalos, 1.916 viaturas, utilizando-se os cruzadores auxiliares *Pedro Nunes* e *Gil Eanes*, e alguns navios dos Transportes Marítimos do Estado.

4. A Marinha de Comércio

O notável serviço desempenhado pela Marinha de Comércio, durante a guerra tem de ser aqui referido; os seus navios, para além de conduzirem as forças militares para os

¹³ O Comandante Joaquim Ferreira da Silva, na sua comunicação à Academia de Marinha em 28 de Outubro de 2014 sob o tema *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*, refere a existência de um oitavo navio, o *Gloscon*, mas que não o encontramos na relação das viagens.

¹⁴ O Comandante Joaquim Ferreira da Silva, na sua comunicação à Academia de Marinha em 28 de Outubro de 2014 sob o tema *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*, refere também a utilização dos navios dos Transportes Marítimos do Estado – *Índia*, *Fernão Veloso* e *Mormugão*, mas não encontramos referências às suas datas de partida.

¹⁵ Armada Gloriosa.

teatros de operações, também transportaram passageiros e mercadorias, que representaram muitas horas de navegação e de perigo que nunca poderão ser esquecidos.

Em 1916 a frota portuguesa era constituída por 473 navios representando 142.241 toneladas de arqueação bruta, dos quais 246 (cerca de metade) eram veleiros. Com mais de 1.000 toneladas existiam apenas 32 navios (onde se incluíam 14 paquetes e 3 cargueiros de longo curso) que representavam 81.549,47 toneladas de arqueação bruta (mais de metade do total).

Existiam ainda, registados nos clubes e associações náuticas, 391 embarcações de recreio e desportivas, das quais 65 eram motorizadas.

O contributo teve, como seria de esperar, custos materiais e humanos muito elevados; perderam-se 129 navios, sendo 75 navios de mais de 200 toneladas TAB e 54 embarcações com menos de 200 toneladas TAB; perderam-se ainda, entre tripulantes e passageiros, 336 vidas humanas.

Em 1915 perderam-se 3 navios, mesmo antes da entrada na guerra, como já se disse. Depois perderam-se 9 navios em 1916, 65 navios em 1917 e 52 navios em 1918.

Dos navios perdidos 23 – representando 79.451 toneladas – eram antigos navios alemães apresados, dos quais 15 (52.919 toneladas) estavam ao serviço da Grã-Bretanha e da França.

As perdas de guerra totalizaram 135.706 toneladas TAB, cerca de 35% da tonelagem disponível (390.117 toneladas) mas, quase o valor (95%) da tonelagem nacional anterior à integração dos navios requisitados.

Por outras causas perderam-se ainda mais 40 navios e embarcações representando 23.621 toneladas TAB.

Navios Perdidos (1914-1918)

| Navios | Número | Tonelagem TAB | Obs. |
|--------------------------|--------|---------------|---------------|
| Acções de Guerra | 129 | 135.706 | 62 a motor |
| Até 100 toneladas TAB | 25 | 1.310 | 64 veleiros |
| Entre 101 e 200 tons TAB | 28 | 4.339 | |
| Mais de 2.500 tons TAB | 24 | 95.155 | 23 ex-alemães |
| Outras Perdas | 40 | 23.621 | |

Quanto à Carreira de África, no ano de 1916, ano da entrada de Portugal na Guerra, os movimentos foram de 20 navios (1,7/mês) para Angola e 18 navios (1,5/mês), representando, respectivamente 65.000 e 92.000 toneladas.

Em 1917 foram para Angola 13 navios (1,08/mês) com 45.000 toneladas e para Moçambique 17 navios (1,41/mês) com 90.000 toneladas; era em Moçambique que ainda se desenrolavam operações militares contra os alemães. No último ano de guerra foram enviados de Lisboa para Angola 16 navios (1,25/mês) (sendo 4 apenas

para Luanda), com 47.861 toneladas; para Moçambique seguiram 17 navios (1,41/mês) correspondendo a 88.674 toneladas.

Muitos dos navios cedidos por Portugal à Grã-Bretanha e depois fretados por esta à França foram utilizados na perigosa Rota de Salónica, um percurso no Mediterrâneo entre Marselha e aquele porto grego, para abastecimento das forças aliadas que combatiam nos Dardanelos; a Rota de Salónica foi considerada, pelas Marinhas aliadas, a rota mais perigosa daquela guerra pela frequência dos ataques dos submersíveis alemães e austríacos.

Aqui se perderam muitos navios e muitas vidas de portugueses, como foram, entre outros, os casos do *Alentejo* (4.312 TAB), *Caminha* (7.763 TAB), *Cascais* (835 TAB) e *Diu* (5.585 TAB).

Alguns navios portugueses participaram também no transporte de tropas dos Estados Unidos da América para a Europa, quando aquela nação entrou no conflito.

A Marinha de Pesca manteve, apesar dos perigos e da mobilização de alguns dos seus melhores navios e muitos dos seus homens, o abastecimento do país incluindo a pesca longínqua na Terra Nova para onde partiram anualmente 40 navios dos portos de Lisboa (14) Figueira da Foz (10), Aveiro (4), Porto (9), Viana do Castelo (2) e Ponta Delgada (1); apenas no ano de 1917, não partiram navios portugueses para aquela região.

A Marinha de Recreio teve muitas das suas embarcações e dos seus recursos humanos mobilizadas para o serviço da Armada.

Da acção da Marinha de Comércio merecem ser citados os casos do *Machico*, do *Sagres*, do *Alentejo*, do *Horta* e do *Moçambique*.

O *Machico*, ex-alemão *Belmar*, de 6.118 TAB navegava a Norte das Canárias quando, pelas 09h00 do dia 13 de Novembro, foi atacado por um submersível.

Utilizando toda a potência possível da máquina o navio conseguiu colocar-se fora do alcance das peças do submersível e foi abrigar-se entre as ilhas do Arquipélago das Canárias, evitando a sua destruição; chegaria a Lisboa pelas 11h00 do dia 19 de Novembro.

Por esta acção o capitão Dionísio, o Segundo-piloto Henrique Ciríaco Gouveia e o Primeiro-maquinista António Linho e Sousa, foram agraciados com a medalha da Torre e Espada.

O vapor *Sagres*, ex-alemão *Taygetos* de 2.966 toneladas e 42 tripulantes, pertencia aos Transportes Marítimos do Estado e foi um dos 42 navios disponibilizados, com bandeira e tripulação portuguesas, ao Governo Britânico; este, por sua vez, cedeu o navio ao Governo Francês que o utilizaria na chamada Rota de Salónica depois de artilhado com algumas peças de tiro rápido e classificado como *cruzador auxiliar de 1ª classe*.

Depois de várias viagens naquela rota e de ter sofrido alguns ataques nos comboios em que ia integrado, o navio foi torpedeado pelo *UC-37* ao largo do Cap Blanc na Tunísia quando a caminho de Bizerta tendo falecido 36 tripulantes e 100 soldados franceses que iam a bordo, em 16 de Abril de 1917. Salvaram-se apenas 6 tripulantes e 9 militares.

O *Alentejo*, ex-alemão *Uckermark*, com as suas 9.000 toneladas, era dos maiores navios apresados aos alemães e foi também utilizado na chamada Rota de Salónica.

Quando carregava em Marselha material de guerra, especialmente granadas de artilharia, com destino àquela cidade, deflagrou um incêndio a bordo que não foi possível debelar. Mais tarde concluiu-se que a carga fora sabotada pelos estivadores – prisioneiros de guerra alemães – para provocar o incêndio.

O seu comandante viria a ser agraciado com a Ordem Militar da Torre e Espada pelo seu corajoso comportamento.

O *Horta*, ex-alemão *Schaumburg*, de 3.472 toneladas, dos Transportes Marítimos do Estado, foi também utilizado no transporte de material entre Marselha e Salónica; sofreu oito ataques de submersíveis alemães e austríacos e teve duas tentativas de sabotagem por parte dos prisioneiros de guerra alemães utilizados na estiva e que lhe provocaram incêndios a bordo. Viria a ser atingido por um torpedo disparado pelo *UC-73* a 9 de Agosto de 1918 que provocou o seu afundamento e a morte de seis tripulantes.

O paquete *Moçambique* da Empresa Nacional de Navegação, largou de Lourenço Marques a 25 de Setembro, com cerca de 1.085 pessoas a bordo (952 passageiros e 133 tripulantes) tendo ocorrido a bordo um surto de pneumónica que vitimou 191 passageiros e dois tripulantes; o navio viajou, sem escalas, da cidade do Cabo até Lisboa, onde chegou a 20 de Outubro, ficando de quarentena em São José de Ribamar. Pela sua enorme coragem e profissionalismo, o Capitão Alberto Herberts foi agraciado com a medalha da Ordem Militar da Torre e Espada.

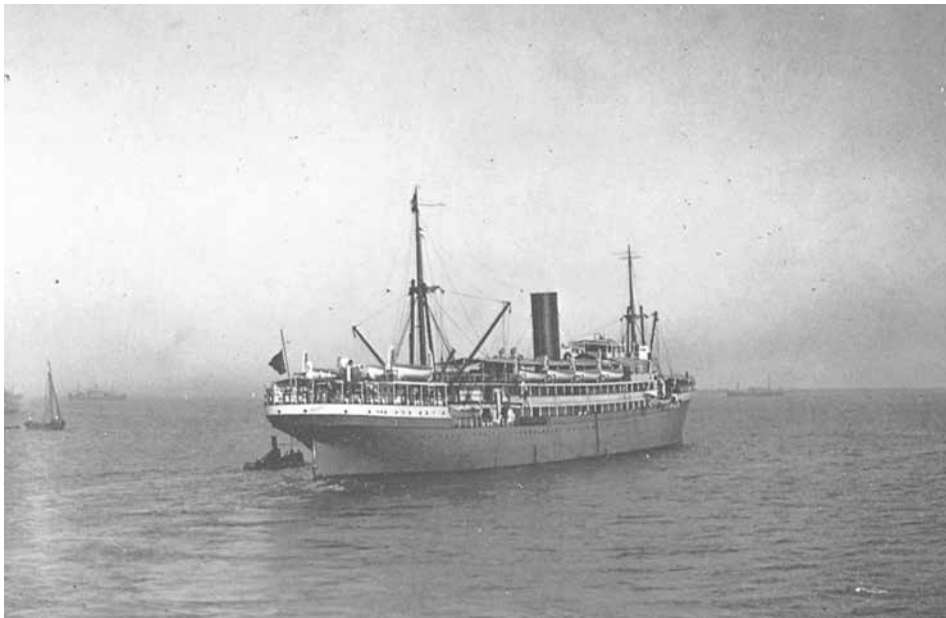


Figura 1. O Paquete *Moçambique* da Companhia Nacional de Navegação.

5. Participação nas Operações Militares em Moçambique

O cruzador *Adamastor* que, partira de Lisboa, em 15 de Dezembro de 1915 a caminho da Índia; encontrava-se em Lourenço Marques em Março de 1916, quando da declaração de guerra alemã e foi decidido que ali ficaria para se juntar à canhoneira *Chaimite*, nas operações contra os alemães no Norte daquele território.

Devemos aqui recordar que já antes da Declaração de guerra a Armada teve uma participação importante nas operações militares no Sul de Angola com um batalhão de Marinha que se distinguiu no combate de Môngua.



Figura 2. O Combate de Môngua. Óleo de Pedro Cruz. Museu de Marinha.

No dia 27 de Maio de 1916 depois de um intenso bombardeamento pela artilharia dos navios e pelo posto da Namaca, uma força do Exército Português, incluindo soldados africanos, embarcados nos escaleres dos navios, iniciou a travessia do rio para ocupar a margem Norte.

Recebidos por intenso fogo de metralhadoras, as forças portuguesas foram rechaçadas com elevadas baixas. Da Marinha faleceram o Guarda-marinha Rodrigues Janeiro e 10 praças, ficando feridos o Guarda-marinha Maia Rebelo, 1 sargento e 7 praças.

Ficou ainda prisioneiro dos alemães o Primeiro-tenente Matos Preto, comandante da *Chaimite*, quando tentava, no rescaldo da acção, resgatar possíveis sobreviventes

portugueses nos bancos de areia da margem alemã. Matos Preto só seria libertado a 29 de Setembro de 1917.

No dia 19 de Setembro, o *Adamastor* e a *Chaimite* iniciaram novo bombardeamento das posições alemãs, para preparar nova travessia do Rovuma pelas forças portuguesas que desta vez ocuparam as posições alemãs da margem Norte daquele rio.

Em 20 de Fevereiro de 1917, a lancha-canhoneira *Tete* foi afundada por uma explosão na caldeira provocada, segundo se julga, por explosivos colocados a bordo, misturados na lenha, por agentes alemães. Morreram 12 pessoas, incluindo o comandante, a esposa e dois filhos e ficaram feridas mais 9 pessoas¹⁶.

Em 1917, uma revolta, instigada pelos agentes alemães; seria subjugada por uma força de Marinha de 14 praças, comandada pelo Guarda-marinha Prestes Salgueiro. No Barué também esteve em acção uma força de Marinha desembarcada do cruzador *Adamastor*. As lanchas-canhoneiras da Esquadilha do Zambeze *Salvador* e *Zamba*, também tiveram papel de relevo na defesa da região de Tete.

Os alemães invadiram Moçambique em Novembro de 1917; neutralizando o posto de Negomeno, progrediu para Sul, sem encontrar oposição, e atingiram, em 1 de Julho, a povoação de Namacurra, a escassos 40 quilómetros de Quelimane, prevendo-se depois dele, um ataque alemão contra a cidade. Esta foi guarnecida com 100 civis armados e 230 marinheiros desembarcados do cruzador *Adamastor*.

As mulheres e crianças foram recolhidas a bordo dos navios mercantes e os bancos e as casas comerciais de Quelimane depositaram os seus fundos – cerca de 100.000 libras esterlinas – a bordo do *Adamastor*. Porém os alemães limitaram-se a saquear as regiões da Companhia do Boror.

Em face do agravamento da situação militar em Moçambique, o Ministro da Marinha, Comandante Carlos da Maia, mandou preparar um Batalhão de Marinha Expedicionário a Moçambique.

O Batalhão era constituído por 3 companhias e uma bateria de seis metralhadoras, com 18 oficiais e 746 praças a que se juntariam em Moçambique, mais quatro Guardas-marinhas dos cruzadores *Adamastor* e *São Gabriel* e os 240 praças que tinham sido deportadas para aquele território, na sequência do falhado Golpe Militar contra o Major Sidónio Pais e poderiam assim voltar ao serviço da Armada¹⁷.

¹⁶ Estas baixas não foram contabilizadas como resultantes de campanha.

¹⁷ Esta atitude de Carlos da Maia foi mal-aceite por alguns sectores políticos e terá sido uma das causas que concorreram para a tragédia que o vitimou.

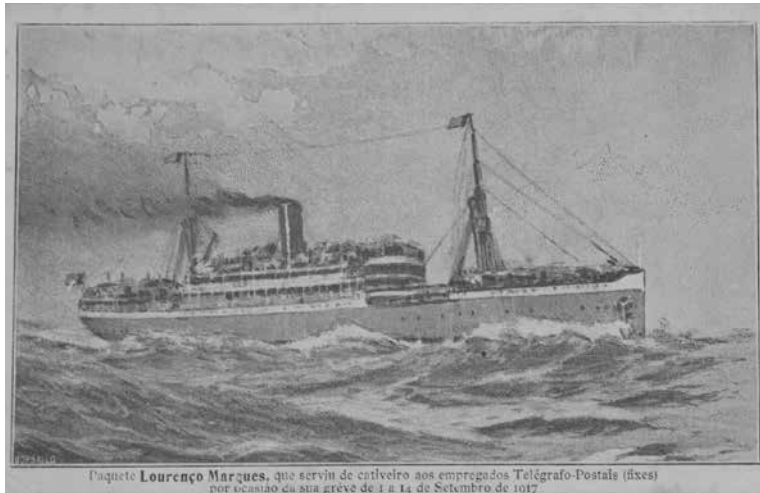


Figura 3. Paquete *Lourenço Marques* da Companhia Nacional de Navegação.
Foto do Museu de Marinha.

Chegado a Moçambique a 1 de Agosto, o Batalhão de Marinha seguiu o Batalhão para Quelimane, a bordo do *Luabo*, por se aguardar um ataque dos alemães à cidade, e que já referimos atrás.

Uma companhia do Batalhão de Marinha, comandada pelo Primeiro-tenente João Capelo, embarcou no vapor *Capitania* a 23 de Setembro em direcção a Regone e Gilé, onde a passagem dos alemães deixara as populações sublevadas. Ali permaneceram durante cerca de três meses, pacificando toda a região, e regressando a Quelimane a 22 de Dezembro. Nesta cidade, onde grassava um surto de pneumónica, o Batalhão sofreu 23 mortos¹⁸, incluindo dois oficiais.

Regressou o Batalhão de Marinha a Lisboa, muito reduzido pelas numerosas baixas provocadas pela pneumónica e a malária, em Abril de 1919, a bordo do paquete *Lourenço Marques*.

Para além do enorme valor do inimigo que combatíamos neste teatro de operações, a intervenção das forças expedicionárias em Moçambique foi muito negativa face aos sucessivos e repetidos desentendimentos entre políticos e militares, para além das manifestas insuficiências na preparação das forças expedicionárias.

Durante o conflito chegou ainda a ponderar-se a ideia de enviar para França um terceiro Batalhão de Marinha, mas a falta de efectivos, nomeadamente oficiais, inviabilizou este projecto.

¹⁸ Outras fontes falam em 85 mortos.

6. A Guerra Submarina

As condições meteorológicas da costa portuguesa, com a sua habitual vaga de vento e as neblinas ou nevoeiros, davam grande vantagem aos submarinos alemães, que aqui operavam e conseguiram afundar alguns navios.

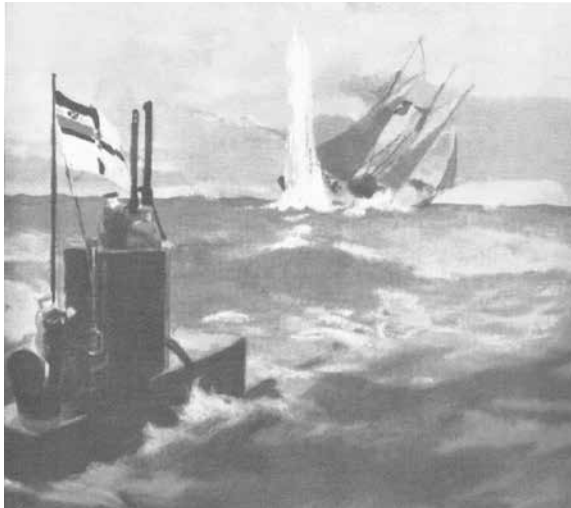


Figura 4. O ataque ao lugar *Douro*. Aguarela de Stuart Carvalhais. Ilustração Portuguesa.

Mesmo antes da declaração de guerra, foram afundados por submarinos alemães o vapor *Cisne*, o lugar *Douro* e o iate *Vasco da Gama*.

Depois da declaração de guerra foram afundados, junto à costa portuguesa, ainda em 1916, os vapores *Espinho* (01JUN16), ao largo do cabo de São Vicente e o lugar *Brizela* (09DEZ16); em 1917 foi a vez de mais 34 navios e embarcações serem afundados pelos alemães. Em 1918 realizaram-se mais 19 ataques a navios portugueses ao largo da costa do continente.

A 17 de março de 1917, um mês depois de decretada pelos alemães a guerra submarina sem restrições, o *UC-67* afundava a mais insignificante vítima portuguesa desta guerra; o caíque *Primeira Flor de Abril*, de 20 TAB foi afundado 15 milhas a Oeste do cabo da Roca; o mesmo submersível destruiu ainda, no mesmo local, os caíques *Senhora do Rosário* (22 TAB), *Restaurador* (25 TAB) e *Santa Rita* (27 TAB).

As dificuldades da Armada em garantir a segurança da navegação ao longo da costa portuguesa levou à criação de uma base naval francesa em Leixões e à instalação de uma base da aviação naval em Aveiro, para garantir a segurança da navegação entre o cabo Mondego e o Norte do cabo Finisterra. No Sul, as deficiências da Esquadilha Fiscal do Algarve levaram os franceses e os britânicos a instalarem bases em Lagos e na Baleeira para patrulhar as aproximações ao cabo de São Vicente.

Apesar de todas as dificuldades, a Armada organizou, durante o conflito, um total de 148 comboios, representando cerca de 500.000 toneladas de carga transportada e mais de 60.000 milhas percorridas, executados por 18 navios da Armada, sem uma única perda, apesar de alguns encontros com os submersíveis inimigos; 4 em 1917 e 12 em 1918.

Da Armada perderam-se, por acção da guerra submarina, o caça-minas *Roberto Ivens* e o patrulha de alto-mar *Augusto de Castilho* como adiante referiremos.

7. A Defesa dos Portos

A defesa marítima do porto de Lisboa, desenvolvida, como já referimos, a partir de 1916, passou a ser constituída por duas esquadilhas de patrulha e uma parelha de caça-minas.

Uma das esquadilhas vigiava a Norte a área entre o cabo Raso e Cascais e a área a Sul entre o cabo Espichel e o Bugio.

Na barra do porto de Lisboa e nas suas aproximações, os caça-minas *Roberto Ivens*, *Azevedo Gomes* e *Hermenegildo Capelo* procederam à árdua e perigosa missão de rocegar minas, mantendo aberto e seguro o mais importante porto nacional. Por várias vezes foram encontradas minas lançadas por submarinos inimigos.

Foram montadas duas barragens anti-submarinas uma exterior e outra interior à linha de entre-torres¹⁹, cujo funcionamento de abertura e fecho era garantido por embarcações de apoio.

Foram também instalados postos de vigilância no cabo da Roca, em Cascais (equipado com projector) e no cabo Espichel; colocou-se um hidrofone ao largo de Cascais e baterias de artilharia, guarnecidas por pessoal de Marinha, entre o cabo Raso e Cascais, junto ao bom Sucesso e em Porto Brandão²⁰.

Na tarde do dia 26 de Julho de 1917, o caça-minas *Roberto Ivens* embateu contra uma dessas minas e afundou-se 12 milhas a Sul de Cascais; morreram neste incidente, para além do comandante do navio, Primeiro-tenente Raul Alexandre Cascais, mais 14 militares, de uma guarnição de 22 homens.

¹⁹ Designação habitual da linha entre os faróis de São Julião e do Bugio; marca, geograficamente a foz do rio Tejo.

²⁰ PACHECO, Bessa. *A Marinha na I Guerra Mundial*. Anais do CMN, JUL-DEZ1914, pp. 449-489

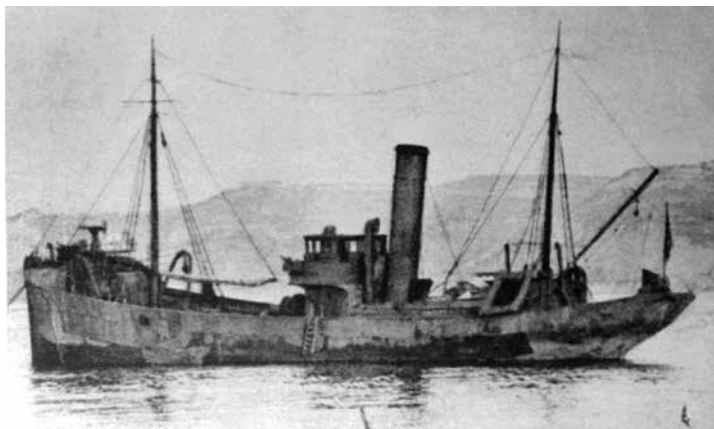


Figura 5. Caça-minas *Roberto Ivens*. Foto do Museu de Marinha.

Das cerca de 100 minas largadas ao largo da barra do Tejo, foram rocegadas 14 e uma fez explodir e afundou o caça-minas *Roberto Ivens*. Outras 55 seriam levantadas no final do conflito com a colaboração da *Royal Navy* que dispunha dos registos alemães com os lançamentos de minas em águas portuguesas. As restantes nunca foram encontradas²¹.

A cidade do Funchal foi atacada a 03 de Dezembro de 1916, pelo submarino alemão *U-83*, tendo sido afundados a canhoneira *Surprise* e o vapor *Kangaroo*, de nacionalidade francesa e o vapor britânico *Dacia*. A reacção das baterias de terra fez afastar o inimigo.



Figura 6. Resultados do primeiro ataque à cidade do Funchal. Foto do Museu de Marinha.

²¹ Cerca de 30 minas devem ter ido à deriva porque nunca foram encontradas.

Foram enviados para a Madeira três patrulhas e uma lancha armada, mas a 17 de Dezembro de 1917 o cruzador-submarino *U-155* voltou a bombardear a cidade provocando baixas na população civil apesar da pronta reacção dos dois patrulhas *Dekade I* e *Mariano de Carvalho* que ao largo da ponta do Garajau abriram fogo, durante mais de duas horas contra o inimigo; as baterias de terra não chegaram a fazer fogo. A defesa foi mais uma vez reforçada, enviando-se de Lisboa, o caça-minas *Celestino Soares*.

A defesa do porto de Leixões foi reforçada em 1917 quando ali se instalou uma base naval para navios franceses que passaram a patrulhar e a escoltar os navios mercantes até para além do cabo Finisterra, sendo auxiliados pelos hidroaviões da base instalada em São Jacinto.

A Armada manteve a presença dos caça-minas *Açor* e *Margarida Vitória* que roceavam o canal de navegação e apoiavam a segurança do porto, enquanto o Exército instalou baterias em Ródão, Lavadouros e no molhe Sul do porto.

O porto do Mindelo (Cabo Verde) era, um importante ponto de amarração dos cabos submarinos, que garantiam as comunicações telegráficas da Europa com a América e a África; era também um porto abastecedor de carvão para a navegação, naquela área do Atlântico e para a esquadra britânica que ali estacionava.

Para ali foram deslocados primeiro, o cruzador *São Gabriel* e depois as canhoneiras *Beira* e *Ibo* que com dois vapores armados, e utilizados como patrulhas, garantiram a defesa marítima daquele porto.

Em 22 de Novembro de 1914 a Marinha enviou para Cabo Verde, embarcado no vapor *Cazengo* o seu segundo contingente para o Ultramar; a Força Expedicionária de Marinha para Cabo Verde, de 90 homens (1 oficial, 9 sargentos e 80 praças), com 12 peças de artilharia, para efectuar a vigilância e defesa dos cabos submarinos e do porto do Mindelo.

O porto foi sujeito a vários ataques de submersíveis alemães; logo a 4 de Dezembro de 1916, o *U-47* tentou entrar na baía do Mindelo onde se encontrava o paquete *Moçambique* com 500 militares a bordo e numeroso material de guerra destinado a Moçambique; detectado pelos vigias da canhoneira *Ibo*, foi atacado a tiro e obrigado a mergulhar ainda dentro do porto e sair em imersão.

A canhoneira *Beira*, que também se encontrava no Mindelo, largou em auxílio da *Ibo* e, quando o inimigo voltou à superfície, já fora da baía, estava próximo daquela que o atacou com a sua artilharia obrigando-o a mergulhar novamente.

Outro ataque foi efectuada em 2 de Novembro de 1917 pelo cruzador-submarino *U-151*, que torpedeou os vapores *Guahyba* e *Acary* de nacionalidade brasileira; os dois torpedos foram disparados de fora da baía a cerca de 300 a 450 metros dos dois navios que atingidos na linha de água se afundaram. A reacção da *Ibo*, que largou logo em sua perseguição, fez o inimigo abandonar o ataque e mergulhar.

A 7 de Novembro o mesmo submersível entrou na baía a coberto da noite e acostou ao navio mercante holandês *Kennemerland*, que, afinal, actuava como navio espião alemão; atacado a tiro pela *Ibo*, foi obrigado a largar e a mergulhar.

A 14 do mesmo mês voltou a atacar a baía do Mindelo, após o que abandonou a região; dois dias depois atacou, junto à ilha da Madeira, o navio americano *Margaret L. Roberts*.

Só então foram mandadas instalar barreiras submarinas e colocadas mais peças de artilharia em terra.

A cidade de Ponta Delgada foi também atacada pelo submarino alemão *U-155* em 4 de Julho de 1917, antes de ali ter sido instalada uma base naval americana para apoiar os comboios com transportes de tropas para a frente europeia e que, a caminho de Marselha, navegavam a Sul daquele arquipélago.

8. A Aeronáutica Naval

Neste conflito mundial, também no ar se desenrolou a acção da Marinha. A arma aérea era vital nas novas técnicas de guerra; a sua elevada velocidade e o seu alcance visual, permitia-lhe detectar antecipadamente o inimigo, especialmente os submersíveis, pela facilidade com que os localizava em imersão e a possibilidade de os bombardear, antes deles se abrigarem em maiores profundidades, o que lhes dava elevada eficácia. Também na detecção de minas, os meios aéreos se mostraram muito úteis, pelo que a Marinha Portuguesa se preparou e equipou com este tipo de arma.



Figura 7. Hidroavião *Franco-British Aviation*. Museu de Marinha.

Em 1916, adquiriram-se os primeiros três hidroaviões FBA (*Franco-British-Aviation*)²², mas só em 28 de Setembro de 1917, foram criados e instalados na Doca do Bom Sucesso em Lisboa, os serviços de Aeronáutica Naval. Até ao final do conflito foram adquiridos mais 22 aparelhos (18 Donnet-Denault – 8, 2 Tellier – 3 e 2 Georges-Levy – 40), dos quais dez (8 DD8 e 2 GL-40) nunca chegaram a ser utilizados. Chegou também a equacionar-se, em 1916, o envio de um destacamento aéreo para o Norte de Moçambique, mas a falta de material impediu a sua concretização.

Em São Jacinto foi instalado em 1918, como já foi referido atrás, o Centro de Aviação Marítima de Aveiro, comandando por um oficial da Armada Francesa e com aparelhos daquela nacionalidade, tendo como adjuntos oficiais da Armada Portuguesa.

Em 11 de Julho de 1918, unidades da Aeronáutica Naval detectaram um campo de minas entre o Cabo Raso e a barra do porto de Lisboa que os caça-minas se encarregaram de levantar, e por várias vezes aqueles hidroaviões deram notícia de submarinos inimigos, nas proximidades da entrada do Tejo.

A 23 de Agosto de 1918, um *Tellier* tripulado pelo Primeiro-tenente Azeredo e Vasconcelos e um *Donnet-Denault*, com o Primeiro-tenente Santos Moreira, largaram para o mar em busca de um submarino avistado do Cabo da Roca. Por avaria, o *Donnet-Denault* amarou e o Tenente Vasconcelos, continuando as buscas sozinho, acabou por desaparecer.

9. A Viagem dos Submersíveis

Entretanto, em plena guerra, a Armada organizou a viagem de La Spezia (Itália) para Lisboa, dos três novos submersíveis portugueses – *Foca*, *Golfinho* e *Hidra* – que tinham sido construídos nos estaleiros daquela cidade.



Figura 8. A viagem dos submersíveis *Foca*, *Golfinho* e *Hidra*.
Desenho do autor e José Cabrita.

²² Existe no Museu de Marinha um dos raros aviões deste modelo existentes no Mundo.

Os três navios largaram de La Spezia na madrugada de 15 de Dezembro de 1917, e terminariam a viagem pelas 22h35 do dia 10 de Fevereiro de 1918, quando fundearam em Paço de Arcos.

10. O Patrulha de Alto-Mar *Augusto de Castilho*

O *Augusto de Castilho*, um arrastão de pesca a vapor, fora requisitado pelo Governo Português, para serviço durante a guerra e classificado como patrulha de alto mar, armado com uma peça de 65 mm e outra de 47 mm. Foi um dos navios portugueses que teve mais encontros com submarinos alemães, sendo no último afundado.

Chegou ao Funchal em 11 de Outubro, procedente de Lisboa, escoltando o vapor *Beira*. A 13 do mesmo mês o *Augusto de Castilho* recebeu instruções para escoltar o paquete *San Miguel* da Empresa Insulana de Navegação, que transportava 206 passageiros e carga diversa.

Pelas 6 horas da manhã do dia 14 de Outubro de 1918, numa posição 180 milhas a Noroeste da ilha da Madeira, o submarino *U-139*, armado com duas peças de 150 mm, cujo alcance era muito superior às do *Augusto Castilho*; colocando-se entre o paquete e o submarino, permitiu, com a sua acção, que aquele se afastasse do local do combate.



Figura 9. Combate do *Augusto de Castilho* com o *U-139*. Óleo de F. Namura. Museu de Marinha.

Durante duas horas travou-se um combate desigual entre o submarino alemão e pequeno navio português, que tentava evitar a perseguição ao navio mercante, que conseguiu escapar.

Finalmente, com as munições esgotadas, o navio português pára e inicia-se o seu abandono pela guarnição, sob o fogo do inimigo. Depois de saqueado pelos alemães²³, o navio seria afundado por cargas explosivas que estes colocaram a bordo. Assim acabou o navio que escoltara 22 navios, e percorrerá 7.020 milhas em apenas 20 meses de serviço na Armada.

O paquete conseguiu escapar e viria a encontrar-se, a 30 milhas de Ponta Delgada, com a canhoneira *Ibo* que, alertada por rádio, dali saía para o local do combate.

Os sobreviventes, alguns deles feridos, embarcaram no salva-vidas e no bote do navio, conseguindo percorrer as cerca de 200 milhas que os separavam da ilha de São Miguel e de Santa Maria.

Morreram neste combate para além do comandante, Primeiro-tenente Carvalho Araújo, um aspirante e 5 praças, ficando feridos mais 20, de uma guarnição de 38 homens.

11. As Indemnizações de Guerra

No final da Guerra a Armada e o Governo da República tinham imensa esperança que se pudessem obter, como compensação de guerra, alguns navios da esquadra alemã, permitindo dotar a Armada com os meios navais há muito desejados.

Pensava-se em Portugal que tendo as potências vencedoras excedentes em material naval, seria fácil obter os tão desejados navios alemães.

Tal não foi conseguido pelo ambiente que se criou no seio da Conferência de Versalhes; levando mesmo o representante da Armada – comandante Botelho de Sousa – a pedir a demissão da Delegação Portuguesa.

No final a Armada receberia apenas um rebocador alemão – que seria a canhoneira *Raul Cascais* – e seis torpedeiros austríacos – que seriam os navios da classe *Ave*.

A Armada receberia ainda verbas para o início da construção das instalações do Alfeite – Arsenal do Alfeite, Base Naval de Lisboa, Escola Naval e Corpo de Marinheiros da Armada. Mas o seu pagamento seria suspenso em 1933 e as obras terminadas com verbas nacionais²⁴.

²³ Os alemães desmontaram e levaram a peça de 47 mm que estava montada à popa do navio português.

²⁴ Segundo foi afirmado recentemente na comunicação social, terão ficado por pagar o equivalente a 2.800 mil milhões de euros.

12. Conclusões

Os combates tinham terminado a 11 de Novembro de 1918 com a assinatura do Armistício e a paz foi concluída em Versalhes a 28 de Junho de 1919.

Os serviços do Estado estavam desorganizados e, no caso da Marinha, o material estava desgastado pelo esforço de guerra.

A participação da Marinha Portuguesa na Grande Guerra foi, em absoluto, de pequena monta; no entanto, foi enorme relativamente aos seus poucos recursos e passou muito despercebido devido, entre outras causas, ao ambiente político interno que envolveu a nossa participação no conflito.

No entanto, como em outros períodos da história, a sua acção foi fundamental para a defesa dos interesses nacionais e os marinheiros portugueses podiam orgulhar-se do trabalho realizado.

Sem o caminho do mar não teria sido possível o abastecimento do Corpo Expedicionário Português na Flandres, a acção mais visível da participação portuguesa no conflito, nem a defesa do Ultramar, afinal a razão da nossa participação no conflito.

Navios atacados na Costa Portuguesa

| Data | Navios | TAB | Local |
|-----------|---|----------------|----------------------|
| 01JUN1916 | Vapor <i>Espinho</i> | | Cabo de São Vicente |
| 09DEZ1916 | Lugre <i>Brizela</i> | | Cabo de São Vicente |
| 17MAR1917 | Caíque <i>Primeira Flor de Abril</i> | 20 | Cabo da Roca |
| 1917 | 34 navios atacados e afundados | 4.400 | Continente |
| 1918 | 18 navios afundados 1 navio danificado | 5.130 5.556 | Continente Aveiro |

Ataques aos Portos Portugueses

| Data | Ação | Local |
|-------------|---|-----------------|
| 03DEZ1916 | <i>U-83</i> afunda o <i>Surprise</i> , o <i>Kangaroo</i> e o <i>Dacia</i> na baía do Funchal | Madeira |
| 04DEZ1916 | <i>U-47</i> tenta atacar o paquete <i>Moçambique</i> e as canhoneiras <i>Beira</i> e <i>Ibo</i> , na baía do Mindelo, sem resultado | Cabo Verde |
| 04JUL1917 | <i>U-155</i> bombardeia a cidade de Ponta Delgada (Açores) | Açores |
| 26JUL1917 | Uma das minas deixada pelo <i>UC-54</i> em 14JUL, atinge o caça-minas <i>Roberto Ivens</i> que se afunda em poucos minutos. | Barra de Lisboa |
| 02NOV1917 | <i>U-151</i> torpedeia e afunda os navios brasileiros <i>Guahyba</i> e <i>Acary</i> na baía do Mindelo | Cabo Verde |
| 07NOV1917 | <i>U-151</i> entra na baía do Mindelo para acostar ao navio holandês <i>Kennemerland</i> detectado pela <i>Ibo</i> , foi obrigado a deixar o porto em imersão | Cabo Verde |
| 14NOV1917 | <i>U-151</i> tenta novamente entrar no Mindelo, mas foi detectado pela <i>Ibo</i> e teve de retirar em imersão. | Cabo Verde |
| 17DEZ1917 | <i>U-155</i> ataca a cidade do Funchal, sendo repelido pelos patrulhas <i>Dekade</i> e <i>Mariano de Carvalho</i> . | Madeira |

Escoltas Efectuadas pela Armada Portuguesa

| Comboios Efectuados | Tonelagem Transportada | Milhas Percorridas | Navios Utilizados |
|----------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 148 | 500.000 | 60.000 | 18 |

Ataques de Submersíveis a Navios da Armada

| Datas | Navios | Ação | Local |
|--------------|---|--|------------------|
| 26JUL1917 | Caça-minas <i>Roberto Ivens</i> | Afundado por uma mina deixada pelo <i>UC-54</i> | Barra de Lisboa |
| 30SET1917 | Rebocador <i>Minho</i> | Ataca a tiro um submersível com um navio mercante francês armado, obrigando-o a mergulhar | Fuseta |
| 13OUT1917 | Canhoneira <i>Bengo</i> | Atacada a torpedo por um submersível | Cabo Espichel |
| 24NOV1917 | Contratorpedeiro <i>Douro</i> | Atacou um submersível | Cabo Finisterra |
| JAN1918 | Cruzador auxiliar <i>Gil Eanes</i> Contratorpedeiro <i>Douro</i> | Atacados a torpedo por um submersível. | Cabo Finisterra |
| 15MAR1918 | Navio apoio <i>Patrão Lopes</i> | Atacado a tiro por um submersível | Gijon |
| 23MAR1918 | Patrulha <i>Augusto de Castilho</i> Paquete <i>Luanda</i> | Atacados por um submersível a navegar para a Madeira | Madeira |
| 23AGO1918 | Patrulha <i>Augusto de Castilho</i> | Atacou um submersível em viagem para o Funchal | Norte da Madeira |
| 01SET1918 | Cruzador auxiliar <i>Pedro Nunes</i> Contratorpedeiro <i>Tejo</i> | Foram atacados, sem resultado, duas vezes em viagem da Horta para o Funchal | Norte da Madeira |
| 04SET1918 | Vapor <i>Desertas</i> | Atacado a tiro pelo <i>U-22</i> quando encalhado. | Costa Nova |
| 05SET1918 | Rebocador <i>Bérrio</i> Patrulha <i>Baptista de Andrade</i> | Atacaram o <i>U-22</i> | Barra de Lisboa |
| 06OUT1918 | Caça-minas <i>Celestino Soares</i> Paquete <i>San Miguel</i> | Atacados, sem resultado em viagem de Ponta Delgada para o Funchal | Norte da Madeira |
| 14OUT1918 | Patrulha <i>Augusto de Castilho</i> Paquete <i>San Miguel</i> | Atacados pelo submersível <i>U-139</i> , a navegar para os Açores; o patrulha foi afundado | Norte da Madeira |

Bibliografia

- BARATA, Gen. Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano, *Nova História Militar de Portugal* (5 volumes), Círculo de Leitores, Lisboa, 2003-2005.
- BARROCA, Mário Jorge, *As Fortificações Marítimas do Litoral Português*, Edições INAP, Lisboa, 2001.
- BOIÇA, Joaquim Manuel Ferreira, BARROS, Maria de Fátima Rombouts de, RAMALHO, Margarida de Magalhães, *As Fortificações Marítimas da Costa de Cascais*, Quetzal Editores, Lisboa, 2001.
- CABRAL, Francisco, “Naufrágios e Acidentes Marítimos na Costa Portuguesa 1823-1986”, Suplemento do nº 234 da *Stella Maris*, Mar-Abr, 1987.
- CANN, John P, “Moçambique, África Oriental Alemã e a Grande Guerra”, *Revista Militar*; “Angola e a Grande Guerra”, *Revista Militar*.
- CARDOSO, Edgar Pereira da Costa, *História da Força Aérea Portuguesa*, Volume 2, 1984.
- CORREIA, Luís Miguel, *Paquetes Portugueses*, Lisboa, Edições INAPA, 1992.
- COSTA, Adelino Rodrigues da, *As Ilhas Quirimbas*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2003; *Dicionário de Navios e Relação de Efemérides*, Edições Culturais da Marinha, 2006; “Moçambique (1914-1918): o imprevisto, a doença e os alemães”, In *Anais do Clube Militar Naval*, Jul-Dez 2014.
- DUARTE, António Paulo; FERNANDES, António Horta (Coord.), *Grandes Estrategistas Portugueses*, Edições Sílabo, Lisboa, 2007.
- FERRAZ, Manuel Armando, *Relatório do Afundamento do Caça-Minas “Augusto de Castilho” em Outubro de 1918*, Manuscrito da Biblioteca Central de Marinha.
- FERREIRA, João José Brandão, *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português Da Conquista de Ceuta à Conferência de Berlim*, Atena, Lisboa, 2000; *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português Da Conferência de Berlim à Descolonização*, Hugim Editores, Lisboa, 2002.
- FREIRE, João, *Moçambique há um Século, visto pelos Colonizadores*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2009.
- INSO, Jaime do, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2006.
- JÚNIOR, Costa, *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*, Editora Marítimo-Colonial, Lisboa, 1944.
- KEENAN, John, *Battle at Sea. From Man-of-war to Submarine*, Pimlico, London, 2004.
- LIMA, Manuel, PARRACHO, António e SOUSA, Adília, *Naufrágios na Costa Norte Portuguesa*, Exemplar policopiado, Leça da Palmeira, 1993.
- LOUREIRO, Carlos Gomes de Amorim, *Estaleiros Navais Portugueses. I – Arsenal da Marinha*, Lisboa, 1940.
- MAHAN, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1805*, Presidio, Greenwich (USA), 1987.
- MENDES, José Agostinho de Sousa, *Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)* (17 Volumes), Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1989-2005.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa* (8 Volumes), Sá da Costa Editora, Lisboa, 1990-97.

NUNES, António Rafael Pereira, *Portugal na Grande Guerra. A Acção da Marinha*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1923.

OLIVEIRA, Fernando de, *A Arte da Guerra no Mar*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1983.

OLIVEIRA, Maurício de, *Armada Gloriosa*, Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1936; *A Bordo do Navio Chefe*, Parceria de António Maria Pereira. Lisboa, 1943; *Os Submarinos na Marinha Portuguesa*, Editora Náutica Nacional Lda, Lisboa, 1988; *Allô! Allô! Patrão Lopes*, 2 volumes, Parceria António Maria Pereira, Lisboa, 1939.

PACHECO, Bessa, “A Marinha na I Guerra Mundial”. In *Anais do Clube Militar Naval*, Jul-Dez, 2014.

PEMSEL, Helmut, *A History of War at Sea*, Naval Institute Press, Annapolis, 1987.

PEREIRA, José António Rodrigues, “Três Meses de Marinha Republicana”. In *Revista Tridente*, Escola Naval, Alfeite, 1968; “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; *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2009; *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2010; *Grandes Naufrágios Portugueses*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2013.

PINTO, José Luís Leiria, *A Viagem de La Spezia para Lisboa*, Colecção Documentos, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2008; *Participação da Marinha em África na Grande Guerra*, Comunicação à Academia de Marinha, em 14 de Outubro de 2014.

SALGADO, Augusto Alves, “A Secção de auxiliares da Defesa Marítima. Criação e Acções na 1ª Guerra Mundial”, In *XXIII Colóquio de História Militar*, Comissão Portuguesa de História Militar, 2014.

SALGADO, Augusto Alves, RUSSO, Jorge, “Submarinos Alemães na Costa Portuguesa. O Caso do U-35”, in *Actas do Colóquio Internacional “A Grande Guerra Um Século Depois”*, Academia Militar, 2015.

SALGUEIRO, António, “A Evolução da Marinha de Guerra Portuguesa nos Últimos 50 Anos (1890-1910)”, In *Revista de Marinha* nº 132 a 137, Lisboa, Outubro/Novembro de 1941.

SANTOS, José Ferreira dos, *Navios da Armada Portuguesa na Grande Guerra*, Academia de Marinha, Lisboa, 2008.

SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1931.

SENA, Camilo, “Marinha de Guerra Portuguesa. Apontamentos para a sua História”, Separata da *Revista Militar*, Lisboa, 1926.

SILVA, Fernando Augusto Pereira da, *O Nosso Plano Naval*, Biblioteca da Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1909.

SILVA, Fernando David e, “A Marinha e a “Paz Armada” – Planos Navais 1897-1916”. In *Anais do Clube Militar Naval*, Jul-Dez 2014.

SILVA, Henrique Correia da Silva (Paço de Arcos), *Memórias da Guerra no Mar*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1931.

SILVA, Joaquim Ferreira da, *A Marinha de Comércio na Grande Guerra (1914-18)*, Comunicação à Academia de Marinha em 28 de Outubro de 2014.

SILVA, Manuel Eugénio Fernandes da, CARDOSO, Guilherme, *Naufrações e Acidentes Marítimos no Litoral Cascalense*, Junta de Freguesia de Cascais, Cascais, 2005.

TADEU, Viriato Augusto, *Quando a Marinha Tinha Asas... Anotações para a História da Aviação Naval Portuguesa (1916-1952)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.

TELO, António José (Coord.), *História da Marinha Portuguesa, Homens Doutrinas e Organização (1824-1974)*, Academia de Marinha, Lisboa, 1999.

Sítios da Internet

www.uboat.net/wwi (consultado em Dezembro de 2015).

naviosnavegadores.blogspot.com (consultado em Dezembro de 2015).

GRANDE GUERRA: A MARINHA PORTUGUESA E A FALERÍSTICA¹

Comunicação apresentada pelo
Dr. Paulo Neves Estrela, em 8 de março

Durante todo o período da Grande Guerra, e mesmo ainda antes da entrada oficial de Portugal na mesma, a Marinha de guerra Portuguesa teve um forte empenhamento de meios humanos e materiais quer nos mares, quer em terras do Império Colonial e, em especial, em Angola e Moçambique. E, também a Marinha Mercante nacional, mesmo quando sob pavilhão estrangeiro, teve um papel meritório que importa lembrar.

Assim, no presente trabalho pretende-se primeiro fazer, de uma forma muito breve a contextualização de Portugal na guerra, e depois, de uma forma um pouco mais concreta e resumida, dos meios e dos teatros de operações, e do papel da Marinha portuguesa no conflito. Tudo isto servirá como introdução ao verdadeiro objectivo do trabalho, e que está expresso no título, e que são as consequências falerísticas para a Marinha.

Talvez importe explicar que «Falerística» é um neologismo com origem no latim *phalerae*, uma das muitas distinções de honra criadas pelos Romanos, e que era uma peça metálica redonda e usada presa nas couraças dos legionários². Falerística é o termo que, internacionalmente, é reconhecido para a disciplina que estuda e divulga as condecorações (Ordens Honoríficas e demais medalhas portáteis) militares e civis. Na verdade, cada vez é mais unanimemente aceite e compreendida como uma ciência complementar da História e História da Arte. O rigoroso estudo das insígnias (desenho e simbologia, materiais usados, fabricantes e técnicas de fabrico e o seu uso concreto) e da sua história (legislação, regulamentos, prática quotidiana, concessões, averbamentos), assim como de outras disciplinas que ajudam à sua melhor interpretação (como a diplomática, a gravura e pintura, a fotografia, etc.) tornam-na uma ferramenta muito útil para a investigação de determinadas áreas do património. Se, inicialmente, esta disciplina se autonomizou da Medalhística pela mão de alguns colecionadores, na verdade, e nos dias de hoje, é uma área aceite e desenvolvida não só por colecionadores particulares, associados ou não da Academia Falerística de Portugal mas, igualmente, por instituições públicas e privadas³.

¹ Este trabalho tem por base a conferência com o mesmo título proferida pelo Autor, no dia 8 de Março de 2016, na Academia de Marinha no âmbito do ciclo conferências por esta organizada, sobre a participação portuguesa na Grande Guerra e em particular da Marinha.

² Oliveira, Humberto Nuno de. Os Conceitos de Guerra e Vitória em Roma, in «Lusiada – História», série II, nº 2, 2005, pp. 13-45

³ Estrela, Paulo Jorge (2005). *Medalha da CVP – prémio por serviços distintos na guerra e na paz*; Lisboa, Universidade Lusíada 2005. - Sep. Revista «Lusiada- História», II Serie, # 2 (2005), pp. 159-182; Oliveira, Humberto Nuno de. *A campanha do Rossilhão nos alvares da falerística militar portu-*

Apresentámos, de uma forma muito ilustrada – com base em imagens de coleções particulares e de alguns museus, como o Museu de Marinha – toda uma panóplia de condecorações então existentes ou (re)criadas, e de retratos de militares agraciados.

Começaremos por abordar as medalhas comemorativas das campanhas do exército português (herdeira da Medalha da Rainha D. Amélia) e que é tão rica em termos de passadeiras de campanhas e, em especial no que refere à Marinha, tão peculiar no que refere a passadeiras especiais de ações e ferimentos. Seguir-se-á a análise das Ordens Honoríficas - Torre e Espada, Cristo, Avis e Santiago -, bem como as das mais importantes medalhas de bravura - Valor Militar, Cruz de Guerra e Bons Serviços. E sobre todas elas, serão apresentados quadros sinópticos com os quantitativos concedidos por classes de militares, sem esquecer as concessões coletivas a Unidades, com a Ordem da Torre e Espada e com a Cruz de Guerra.

De seguida, iremos analisar as concessões nacionais a militares de Marinhas estrangeiras e, claro, sobre as condecorações estrangeiras concedidas aos homens do mar de Portugal, durante e logo após o fim do conflito, mas em resultado deste.

Assim, e de uma forma simples⁴, iremos abordar as seguintes condecorações concedidas a militares e civis da Marinha nacional:

1. Condecorações portuguesas concedidas somente a portugueses:

1.1 Condecorações Comemorativas

1.1.1. Medalha Comemorativa das Campanhas

1.1.2. Medalha Interaliada da Vitória

2. Condecorações portuguesas concedidas a portugueses e estrangeiros:

2.1. Ordens Honoríficas

2.1.1. Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito

2.1.2. Ordem Militar de Avis

2.1.3. Ordem Militar de Cristo

2.1.4. Ordem Militar de Sant'Iago da Espada

2.2. Condecorações de Bravura / Mérito em campanha⁵

2.2.1. Medalha da Cruz de Guerra

2.2.2. Medalha de Valor Militar

2.2.3. Medalha de Bons Serviços

2.2.4. Medalha de Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar

guesa, in Actas do XV Colóquio de História Militar – “Portugal Militar nos Séculos XVII e XVIII até às Vésperas das Invasões Francesas”, [2005], Vol. 2, Sep., Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2005, pp. 675-689.

⁴ A numeração prefixa não obedece a nenhuma organização predefinida ou estatutária, sendo usada somente aqui para mais fácil estruturação e perceção do texto.

⁵ OLIVEIRA, Humberto Nuno de e ESTRELA, Paulo Jorge. *A Medalha Militar. Cento e Cinquenta Anos (1863-2103)*, Lisboa, Academia Falerística de Portugal // Museu da Marinha, 2013.

2.3. Condecorações para premiar ações humanitárias

2.3.1. Medalha de Coragem, Abnegação e Humanidade do I.S.N.

2.3.2. Medalha de prémio ao Mérito, Filantropia e Generosidade

3. Condecorações estrangeiras concedidas a portugueses:

3.1. Reino Unido

3.2. França

3.3. Bélgica

3.4. Itália

3.5. E.U.A.

3.6. Panamá

Em 1914, quando a guerra começou e Portugal, ainda neutral, teve que mobilizar as suas Forças Armadas e enviar expedições militares para o Sul de Angola e para o Norte de Moçambique, o sistema de recompensas por condecorações era quase inexistente. Depois da revolução Republicana de 1910, e da fúria iconoclasta subsequente, muitas foram as antigas ordens honoríficas que foram abolidas assim como suspensas as demais condecorações⁶. No entanto, e com o desenvolvimento das operações militares – que importava premiar, individual e coletivamente – e, em especial, com a entrada oficial de Portugal na guerra, houve que restaurar todo o sistema de reconhecimento público, pois até em termos de reciprocidade diplomática e militar, havia que ter condecorações equivalentes para premiar os nossos aliados.

1. Condecorações portuguesas somente concedidas a portugueses:

1.1 Condecorações Comemorativas

1.1.1. *Medalha Comemorativa das Campanhas*⁷

Não obstante, as medalhas comemorativas serem, regra geral, um pouco desvalorizadas devido à sua concessão generalizada, sem necessidade de premiarem actos especiais, na verdade podem ser muito interessantes. Na última década do século XIX, e com o incremento das operações coloniais, houve necessidade de criar uma medalha comemorativa para os militares (e auxiliares) do Exército, Armada e Forças Coloniais. Por decreto de 23 de Novembro de 1895, é então criada a *Medalha da Rainha D. Amélia* (no seu anverso apresentava a efígie da rainha) que, após o novo regulamento de 11 de Dezembro

⁶ Bragança, José Vicente de. *The Order of the Tower and Sword in the Great War*, in «Proceedings Of the I International Colloquium The Great War in Phaleristics», Lisbon, Academia Falerística de Portugal, 2014, pp.167-209

⁷ Estrela, Paulo Jorge. *The Portuguese Campaigns Commemorative Medal and the Great War Combat actions and ribbon clasps*, in «Proceedings of the I International Colloquium The Great War in Phaleristics», Lisbon, Academia Falerística de Portugal, 2014, pp. 267-298

de 1902, caracterizava-se por usar passadeiras gravadas/cunhadas (campanha e ano) a meio da fita de suspensão⁸.

Até 1910, foram instituídas as seguintes passadeiras:

MOÇAMBIQUE 1894-1895

ÍNDIA 1895

TIMOR 1895

NAMARRAES 1896

ÍNDIA 1896

TIMOR 1896

GAZA 1897

ZAMBEZIA 1897

HUMBE 1898

ZAMBEZIA 1898

NYASSA 1899

TIMOR 1900

OIO 1902

BAILUNDO 1902

BARUÉ 1902

SELLES 1902-1903

MULONDO 1905

CUAMATO 1907

DEMBOS 1907

DEMBOS 1907-1908

GUINÉ 1908

ANGOCHE 1910

Com a revolução de 1910, esta medalha foi considerada extinta. No entanto, e pelas pressões já indicadas, por decreto n.º 2.870, de 30 de Novembro de 1916, foi criada uma nova medalha para a substituir: a *Medalha comemorativa das campanhas do Exército Português*. Além de apresentar um novo averso, mais de acordo com os novos ventos políticos – a efígie da República – também a fita de suspensão mudou, passando a ostentar as cores verde e vermelha (evocativa da nova bandeira nacional), o que ainda hoje se mantém. Era ainda possível os agraciados com a Medalha Rainha D. Amélia usarem as suas antigas passadeiras na nova medalha republicana.

⁸ Oliveira, Humberto Nuno de / Estrela, Paulo Jorge (2009). *D. Carlos I e a falerística*, Lisboa, Universidade Lusíada, 2009, Sep. «Lusíada-História», s. II, no 5-6

De igual forma, e até 1928, foram instituídas as seguintes novas passadeiras, sendo que algumas premiavam, retroativamente, operações ocorridas antes de 1910⁹:

MOÇAMBIQUE 1897-1898

ALÉM CUNENE 1904

OCUPAÇÃO DO DISTRITO DE MOÇAMBIQUE 1906-1913

HUÍLA 1908-1910

ALÉM CUNENE 1908-1910

BAIXO CUBANGO 1909

LUNDA 1911

SATARY 1912

TIMOR 1912-1913

SUL DE ANGOLA 1914-1915

CONGO 1914-1915

MOÇAMBIQUE 1914-1918

DEFESA MARÍTIMA 1914-1918

CUANHAMA 1915

BISSAU 1915

NO MAR 1916-1917-1918

C.E.L., DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

FUNCHAL, DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

PONTA DELGADA, DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

FRANÇA 1917-1918

QUANZA SUL 1917-1918

CABO VERDE 1917-1918

CONGO 1918

DEMBOS 1918-1919

LUNDA 1920

LUNDA 1922-1923

Durante o período da 1ª República, por 3 vezes esta medalha viu o seu modelo alterado – em 1917, 1919 e 1921 –, além de existirem variantes destes modelos, já que o seu fabrico e venda esteve sempre a cargo de várias empresas privadas.

No entanto, e no que refere às campanhas que comemoraram ações ligadas à Grande Guerra, nem todas foram concedidas a pessoal da Marinha. Assim, e de uma forma resumida, e somente sobre a Oficialidade, apresentamos aqui um resumo:

⁹ OLIVEIRA, Humberto Nuno de. WW1 Portuguese Campaign medal bars, Journal of the Orders and Medals Society of America, vol. 56, nº 4, 2005.

| | Ouro | Prata | Prata [Marinha Mercante] |
|--------------------------------------|------------|------------|-----------------------------|
| “Sul de Angola, 1914-1915” | 3 | 19 | |
| “Cuanhama 1915” | 1 | 11 | |
| “Moçambique, 1914 a 1918” | 34 | 90 | |
| “Defesa Marítima, 1914-1918” | 21 | 24 | |
| “C.E.L., Defesa Marítima, 1916-1918” | 10 | 10 | |
| “No Mar, 1916-1917-1918” | 149 | 372 | 834 |
| | 218 | 526 | 834 |

Os critérios de atribuição das passadeiras “No Mar, 1916-1917-1918” e “Defesa Marítima, 1914-1918” ao pessoal de Marinha não foi um assunto legislativo pacífico e, por 3 vezes, os militares viram o averbamento, e a sua anulação, de uma dessas passadeiras. Finalmente, e grosso modo, todo o pessoal que tinha estado embarcado no período da guerra, acabou por ter direito à passadeira “No Mar, 1916-1917-1918”, enquanto o pessoal que esteve em serviço numa série de comandos e serviços em terra teve direito à passadeira “Defesa Marítima, 1914-1918”.

Mas, uma das mais importantes e interessantes características desta nova medalha comemorativa republicana é a criação de pequenas passadeiras (que coexistem com as das campanhas) e que comemoram ações concretas e eventuais ferimentos. Estas passadeiras de ações de combate e de ferimentos em combate são mais estreitas e têm gravadas as datas concretas das ações. No caso daquelas concedidas à Marinha, muitas das vezes tem igualmente o nome do navio protagonista. E nem sempre estamos a falar de grandes navios pertencentes à Divisão Naval de Defesa e Instrução, sob comando do Jaime Leote do Rego, reconhecido como o principal impulsionador da Marinha nacional durante o estado de guerra. Assim, como alguns dos agraciados não são só profissionais e conscritos da Marinha mas igualmente elementos militarizados da SADM - Secção de Auxiliares da Defesa Marítima¹⁰.

Atente-se que pode acontecer que um militar tenha direito a uma destas medalhas com uma passadeira de campanha e, ainda, com duas outras passadeiras estreitas e iguais, já que uma comemora a sua presença numa dessas ações concretas e a outra o ferimento então ocorrido.

¹⁰ Constituída pelos tripulantes de todos os barcos da Marinha Mercante, empregados no serviço da defesa dos portos e barras, incluindo os Pilotos de barra e os Sócios dos Clubes Náuticos, que tenham pelo menos a carta de Timoneiros.

Mais uma vez, e de uma forma muito resumida, aqui ficam as ações que levaram à autorização de criação destas passadeiras especiais:

“*Ibo*, 24-8-1916”

A Canhoneira *Ibo*, comandada pelo 1º Tenente Correia da Silva, a 60 milhas a SW de Lisboa, e a caminho da Madeira, foi torpedeada sem sucesso pelo submarino alemão *U-22*, tendo ripostado com a sua artilharia, afastando assim a ameaça.

“*Beira*, 5-12-1916”

“*Ibo*, 5-12-1916”

As Canhoneiras *Beira*, comandada pelo 1º Tenente Cisneiros de Faria, e *Ibo*, comandada pelo 1º Tenente Correia da Silva, estavam a defender a estação do cabo submarino inglês em S. Vicente de Cabo Verde, quando na noite de 4 para 5 de Dezembro, atacaram (com artilharia de 65mm) um submarino alemão que tentava entrar no porto para atacar os muito navios aliados que aí fundeavam e aguardavam para abastecer de carvão.

“*Minho*, 30-9-1917”

O Patrulha *Minho* (um antigo rebocador artilhado com uma peça de 37mm), comandado pelo 1º Tenente Procópio de Freitas, a Sul da Fuzeta (Algarve) saiu em socorro de um Vapor francês que era atacado por um submarino alemão. O fogo conjunto do navio patrulha e da artilharia do navio francês conseguiu gorar o ataque inimigo.

“*Galgo*, 24-4-1917”

O Patrulha *Galgo*, comandado pelo 1º Tenente Carlos dos Santos, e sul da ponta de Sagres, socorreu dois navios mercantes que estavam a ser atacados por um submarino alemão. Não obstante a disparidade de artilharia, já que o Patrulha somente possuía uma peça de 37mm e o submarino uma de 100mm, a sua ação afastou os dois navios do perigo latente.

“*Roberto Ivens*, 26-7-1917”

O Caça-Minas *Roberto Ivens*, comandado pelo 1º Tenente Raul Cascais, andava a fazer o seu serviço de rocega de minas, entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel, quando ao largo de Cascais colidiu numa mina naval fundeada por um submarino alemão. A explosão do engenho matou mais de metade da tripulação, nomeadamente do seu comandante. Refira-se que só na zona da barra do porto de Lisboa foram deixadas cerca de 100 destas minas, mas a Marinha, com os pouco meios técnicos à sua disposição, conseguiu deixar sempre os canais de navegação abertos.

“Ibo, 2-11-1917”

A Canhoneira *Ibo*, comandada pelo 1º Tenente Correia da Silva, estava ainda em estação em S. Vicente de Cabo Verde, quando este porto foi atacado pelo submarino alemão *U-151* que torpedeou e afundou dois navios brasileiros: o *Guahiba* e o *Acary*. A ação da canhoneira impediu que o submarino afundasse os demais navios presentes no porto.

“Ibo, 16-11-1917”

A Canhoneira *Ibo*, ainda comandada pelo 1º Tenente Correia da Silva, continuava de serviço de guarda e vigilância em S. Vicente de Cabo Verde. No canal de acesso ao porto, atacou, uma vez mais, o submarino alemão *U-151*, que havia emergido subitamente junto do Navio mercante holandês *Kennemerland* (que era suspeito de dar apoio aos submarinos alemães) preparando-se para mais uma operação de destruição naquelas águas nacionais, o que conseguiu evitar com a sua rápida ação.

“Dekado 1º, 12-12-1917”

“Mariano de Carvalho, 12-12-1917”

Os Patrulhas *Dekado 1º* (comandado pelo Marinheiro de Manobra Manuel Rego) e *Mariano de Carvalho* (comandado pelo Marinheiro Artilheiro Maria Ribeiro) eram dois de três pequenos navios patrulhas adstritos à Defesa Marítima da Madeira e artilhados com peças de 47mm. Tendo sido avisados por um barco de pesca do avistamento de um submarino alemão nas proximidades das Ilhas Desertas, logo zarparam e lançaram combate ao mesmo, junto à ponta do Garajau, mas sem qualquer sucesso. O submarino acabou por bombardear a cidade do Funchal em represália a este ataque.

“Augusto de Castilho, 23-3-1918”

O Patrulha *Augusto de Castilho*, comandado pelo 1º Tenente Almeida Teixeira, zarpou do porto do Funchal em escolta do Pacote Loanda. Ao fim da tarde desse dia, ao constatar serem perseguidos por um submarino alemão, mandou o comandante abrir fogo de artilharia tendo obrigado o submarino a submergir e a retirar sem que tivesse conseguido atacar o navio mercante.

“S. Gabriel, 28-4-1918”

O Cruzador *S. Gabriel*, comandado pelo Capitão-de-fragata Martins Pereira, e quando zigzagueava a caminho de Cabo Verde, ao verificar que era seguido por um submarino alemão, atacou com a sua artilharia de 47mm e de 150mm, tendo causado danos ao submarino, que acabou por entrar no porto de Las Palmas com pequenas avarias na torre devido ao confronto. Esta é a passadeira de ação de combate menos rara, já que foram concedidas cerca de 250.

“Patrão Lopes, 15-5-1918”

O Navio de Salvamento *Patrão Lopes* (antigo navio alemão apresado em 1916) comandado pelo Capitão-Tenente Taborda de Azevedo e Costa, estava a rebocar a Barca *Portugal*, ao largo de Gijón (Golfo da Biscaia) quando teve que abrir fogo sobre um submarino alemão que se aproximava. O navio patrulha francês *Capucine*, que escoltava os navios portugueses, ainda perseguiu o submarino mas também não o conseguiu alcançar.

“Augusto de Castilho, 21-8-1918”

O Patrulha *Augusto de Castilho*, agora comandado pelo 1º Tenente Oliveira Pinto, escoltava o Paquete S. Miguel, em viagem do Funchal para Lisboa, quando teve um encontro com um submarino alemão nas proximidades do Cabo Raso. Atacou com fogo de artilharia e até o tentou abalroar, infrutiferamente, mas conseguindo que o navio mercante não fosse atacado.

“Hidroavião, 23-8-1918”

Nesta data, um hidroavião Tellier D.D., no caso o Tellier 5 da Aviação Naval portuguesa baseado no Centro de Aviação Marítima de Lisboa, comandado pelo 2º Tenente Azeredo e Vasconcelos, despenhou-se a 8 milhas a Sul de Cascais, em virtude de um alerta do avistamento de um submarino alemão. Após ter dado apoio a um outro hidroavião idêntico que havia amarrado com um problema mecânico, lançou-se sozinho em busca da embarcação inimiga e acabou por cair no mar. Morreram assim os seus dois tripulantes, já que a bordo ia igualmente o seu habitual mecânico, o 1º Grumete Joaquim do Passo.

“Augusto de Castilho, 14-10-1918”

O Patrulha *Augusto de Castilho*, agora comandado pelo 1º Tenente Carvalho Araújo, escoltava novamente o Paquete S. Miguel, em viagem a Madeira para os Açores, quando na noite de 13 para 14 de Outubro foi atacado pelo fogo de artilharia de 150mm de um submarino alemão. O *U-139*, comandado pelo Comandante Lothar von Arnould de La Perrière, era um dos mais modernos submarinos da esquadra alemã. Carvalho Araújo, o comandante do Patrulha, que acabou por morrer no combate, decidiu dar luta ao submarino, dando assim hipótese ao vapor português de retirar da zona de perigo, o que aconteceu. O *Augusto de Castilho* foi afundado e os seus doze sobreviventes (muitos deles feridos), comandados pelo Imediato Guarda-Marinha Armando Ferraz navegaram, pelo sol e pelas estrelas, durante 7 dias numa pequena balsa salva-vidas sobrelotada, até que chegaram aos Açores.

Uma referência especial a outras passadeiras por ação naval e por ferimentos e que, foi concedida a elementos da Marinha de Guerra portuguesa, não obstante a ação ter-se desenrolado em Moçambique, pelo que, a Passadeira de campanha a que estas outras são associadas, é a de “Moçambique, 1914 a 1918”:

“Rovuma, 21-5-1916”

“Rovuma, 23-5-1916”

“Rovuma, 27-5-1916”

Em Maio de 1916, o Cruzador *Adamastor* (que desde Dezembro do ano anterior se encontrava na Estação Naval de Moçambique e onde ficou até ao final da guerra), comandado pelo Capitão-Tenente Freitas Ribeiro, zarpou do Quionga e efetuou um reconhecimento pelo rio Rovuma a cima. O Rovuma era a fronteira natural entre a colónia portuguesa e o Sul da África Oriental Alemã. Ao *Adamastor* juntou-se a Canhoneira *Chaimite* (comandada pelo 1º Tenente Matos Preto), sendo que o primeiro começou a bombardear a margem alemã do rio. De bordo de ambos os navios foi enviado um destacamento de marinheiros (com metralhadoras) para desembarcarem e combaterem. Assim, de 21 a 27 de Maio, a Marinha de guerra portuguesa, cooperou com o Exército português, tentando, sem efeito (e não obstante as baixas havidas após os contra-ataques alemães), ocupar a margem Norte do rio. Refira-se que a ocupação efetiva da margem colonial alemã somente irá acontecer mais tarde, em Agosto deste mesmo ano.

Esta ação deverá justificar que tenham aparecido no comércio algumas passadeiras, não oficiais, com as legendas “*Adamastor, 27-5-1916*” e “*Chaimite, 27-5-1916*”.

1.1.2. Medalha Interaliada da Vitória

Esta outra medalha comemorativa das ações, direta ou indiretamente, ligadas à Grande Guerra tem a curiosidade de ter nascido de uma concertação internacional. Já após a assinatura do armistício, e pela iniciativa do generalíssimo (francês) Ferdinand Foch, muitas das principais nações aliadas sancionaram a criação de uma medalha comemorativa comum. O tema da Vitória (nas suas diferentes representações simbólicas e mitológicas) seria comum mas o seu desenho específico era da responsabilidade de cada uma das nações. O que será comum (e de fácil reconhecimento entre irmãos-de-armas em qualquer ponto do globo) é a fita de suspensão, que é multicolor, e mais concretamente, com um padrão de 2 arcos-íris justapostos.

Foram 14 as Nações Aliadas que criaram oficialmente uma Medalha interaliada da Vitória: Portugal, Império Britânico, França, Bélgica, E.U.A., União Sul Africana, Itália, Grécia, Roménia, Checoslováquia¹¹, Brasil, Cuba, Japão e Sião.

No caso da Medalha Interaliada da Vitória criada por Portugal, criada por decreto n.º 6.186, de 30 de Outubro de 1919, temos ainda uma característica única. No ano seguinte à criação da condecoração, foi autorizada a utilização de uma pequena estrela de prata de 3mm no meio da fivela existente na fita de suspensão, e que servia para

¹¹ Atente-se que esta Nação só foi criada após o fim das hostilidades e que grande parte do seu território era parte do Império Austro-húngaro, pelo que a medalha só foi autorizada e concedida aos militares nacionalistas que fizeram parte das várias legiões independentistas que lutaram ao lado dos Aliados (França, Itália e Rússia).

distinguir os chamados combatentes de 1ª linha. No entanto, muitos desses militares, mesmo do Quadro Permanente, não solicitaram o seu averbamento pelo que só por si, a existência/avermamento ou inexistência de estrela não deve ser por si só, o suficiente para se caracterizar o tipo de serviço prestado.

Para efeitos de concessão desta Medalha Interaliada da Vitória, eram considerados todos aqueles (militares, civis equiparados – incluindo as chamadas Damas Enfermeiras - e auxiliares) que haviam participado em ações consideradas como direta ou indiretamente ligadas à Grande Guerra. E para ser mais fácil o seu averbamento, foram considerados todos aqueles que haviam recebido igualmente as seguintes Passadeiras da Medalha comemorativa:

SUL DE ANGOLA 1914-1915

MOÇAMBIQUE 1914-1918

DEFESA MARÍTIMA 1914-1918

NO MAR 1916-1917-1918

C.E.L., DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

FUNCHAL, DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

PONTA DELGADA, DEFESA MARÍTIMA 1916-1918

FRANÇA 1917-1918

QUANZA SUL 1917-1918

2. Condecorações portuguesas concedidas a portugueses e estrangeiros:

2.1. Ordens Honoríficas

Como já foi referido, depois da revolução Republicana de 1910, e da subsequente fúria iconoclasta que tentou exterminar com todas as simbologias reais, quase todas as ordens honoríficas monárquicas foram extintas:

Ordem Militar de Nosso Senhor Jesus Cristo (em 3 classes)

Real Ordem Militar de S. Bento de Aviz (em 5 classes)

Antiga, nobilíssima e esclarecida Ordem de Sant'Iago, do mérito científico, literário e artístico (em 4 classes)

Ordem Militar de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (em 3 classes)

Ordem Civil de Mérito Agrícola e Industrial (em 3 classes)

Real Ordem de Santa Isabel (classes única; somente para senhoras)

Somente uma das ordens honoríficas, a mais importante e distinta ainda hoje, a Antiga e muito nobre Ordem da Torre e Espada, do valor, lealdade e mérito (em 5 classes, desde a reforma de 1896) não foi extinta mas sim suspensa até reavaliação dos

agraciamentos ocorridos. Mas, na prática, nem ocorreram exautorações nem tão pouco novas concessões.

Resumindo, no início da participação da Grande Guerra, Portugal não tinha qualquer ordem honorífica para recompensar os seus militares (e os seus Aliados) e restantes cidadãos, assim como a diplomacia portuguesa, não podia honrar as habituais reciprocidades diplomáticas de concessão de condecorações, como é apanágio da prática institucional internacional. E numa altura em que a República Portuguesa procurava restaurar a confiança internacional no país, e nos seus novos dirigentes, importava ter “ferramentas” falerísticas institucionais e internacionalmente aceites, como eram as ordens honoríficas¹².

2.1.1. Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito

Por decreto nº 3.3876, de 26 de Setembro de 1917, na presidência do Dr. Bernardino Machado (e com Afonso Costa como Presidente do Conselho) a Ordem Militar da Torre e espada, do mérito, valor e lealdade foi restabelecida e ocorreram as primeiras concessões. Por decreto n.º 5.030, de 1 de Dezembro de 1918, a Ordem foi regulamentada e foram efetuadas novas concessões. Esta era a mais prestigiante Ordem nacional até porque era uma Ordem “de Colar”, uma insígnia muito reconhecida nacional e internacionalmente. De uma forma resumida, e por Teatros de Operações, estas foram as concessões individuais a Oficiais da Armada, por motivos ligados à Grande Guerra:

| | No Mar | Sul Angola | Moçambique | Total |
|-------------------|-----------|------------|------------|-----------|
| Comendador | 2 | 1 | 2 | 5 |
| Oficial | 14 | | | 14 |
| Cavaleiro | 7 | | | 7 |
| | 23 | 1 | 2 | 26 |

Destas concessões, uma (Comendador) foi concedida a título póstumo: Comandante Carvalho Araújo.

Merece aqui uma especial chamada de atenção para o facto de, em 1919, ter sido decretada a criação de uma pequena *palma dourada* (usada na fita de suspensão), que era concedida aqueles que fossem agraciados com a Ordem da Torre e Espada por motivos de campanha militar. Foi possível requerer a concessão da palma dourada mesmo por indivíduos agraciados por campanhas coloniais no período da Monarquia. Houve casos em que o averbamento da palma só foi solicitado 20 anos depois da concessão da ordem e, houve outros, em que não foi requerida.

¹² Bragança, José Vicente de. *The Order of the Tower and Sword in the Great War...*, *ibidem*, pp. 167-209

A título de exemplo, aqui ficam extratos de louvor que originaram concessões individuais:

Moçambique – Passagem do Rovuma (1916) – grau de Comendador:

José de Freitas Ribeiro, Capitão-de-fragata – *“Pelo superior critério, alevantado patriotismo e indómita coragem que, como Comandante do Cruzador Adamastor, patenteou na direção superior das operações navais no rio Rovuma, nos dias 21, 23 e 27 de Maio de 1916.”*

No Mar – Cabo Verde (1916) – grau de Oficial:

Manuel Máximo Prates, 1º Tenente Médico – *“Pelos relevantes serviços da sua especialidade, prestados à tripulação do Contratorpedeiro brasileiro Piauhhy e às forças em operações em Cabo Verde durante a epidemia de gripe pneumónica.”*

No Mar (1917) – grau de Oficial:

Fernando Augusto Pereira da Silva, Capitão-de-fragata – *“Pela proficiência e constante esforço com que se houve, como Comandante do Contratorpedeiro Douro, durante trinta e quatro comboios dados por este navio em que percorreu 12.112 milhas, e mais navegação feita na zona de guerra em serviço de vigilância, assim como pela coragem com que estava sempre pronto a atacar o inimigo, a qual teve ocasião de mais se evidenciar nos dias 24 e 26 de Setembro de 1917.”*

Em termos coletivos navais e nacionais, a Ordem Militar da Torre e Espada foi concedida nos seguintes graus:

Comendador:

Batalhão de Marinha Expedicionário ao Sul de Angola 1914-15; Cruzador *Adamastor* e Corpo de Marinheiros da Armada;

Cavaleiro:

Corpo de Alunos da Armada;

Cumpre de novo lembrar que também a Marinha Mercante nacional teve um papel relevante (por vezes ao serviço de Nações Aliadas) e alguns dos seus elementos foram agraciados com a mais alta condecoração nacional:

Alberto Harberts – grau de Oficial

“Tendo em consideração os actos de abnegação, coragem cívica e assinalados serviços à Humanidade praticados pelo Capitão do Vapor Moçambique, Capitão da Marinha Mercante nacional, Alberto Harberts, por ocasião da epidemia bronco pneumónica que tão intensamente se manifestou a bordo do referido vapor na sua recente travessia do Cabo da Boa Esperança para Lisboa.”

Afonso Vieira Dionísio – grau de Cavaleiro

Ciríaco Gouveia – grau de Cavaleiro

António Maria Ferreira Linho e Sousa – grau de Cavaleiro (a título póstumo)

“Capitão de longo curso, Comandante do Vapor Machico, Afonso Vieira Dionísio, 3º Piloto Ciríaco Gouveia e Maquinista António Maria Ferreira Linho e Sousa (já falecido), da guarnição do mesmo navio, pela serenidade e coragem que demonstraram a bordo, no dia 15 de Novembro de 1916, na ocasião do ataque dado por um submarino inimigo, perto das Canárias, donde resultou o alto serviço de salvamento do paquete e da sua tripulação.”

Também elementos de Marinhas Aliadas foram condecorados individualmente por feitos ocorridos durante a Grande Guerra ou, como já referimos por reciprocidade diplomática e militar, no período pós guerra.

Concessões individuais a estrangeiros (Marinhas Aliadas):

| | Reino Unido | França | Itália |
|-----------------------|--------------------|---------------|---------------|
| Grã-Cruz | | | 1 |
| Grande-Oficial | 1 | | |
| Comendador | 2 | 2 | |
| Oficial | 4 | 15 | |
| Cavaleiro | 1 | 3 | |
| | 8 | 20 | 1 |

Em termos coletivos, a Ordem da Torre e Espada, no grau de Cavaleiro, foi ainda concedida às seguintes unidades navais de Marinhas Aliadas:

França - *Bataillon de Fusiliers Marins*

França - *Régiment d'Infanterie Coloniale du Maroc*

E.U.A. - Navio AC-11 *USS Orion*

Itália – Unidade M.A.S. (*Motoscafi Anti Sommergibili*)

Sublinha-se a concessão ao *USS Orion*, pois sendo um Navio Auxiliar, foi uma peça chave na defesa do porto de Ponta Delgada (Açores), onde esteve em serviço. As outras concessões são referentes a unidades de elite, e que foram escolhidas não por terem operado com as forças portuguesas, mas sim enquanto símbolos dos mais importantes feitos bélicos.

2.1.2. Ordem Militar de Avis

Das chamadas Antigas Ordens Militares (Ordem Militar de Avis, Ordem Militar de Cristo e Ordem Militar de Sant’Iago da Espada) a primeira a ser restabelecida (decreto

n.º 3.384, de 25 de Setembro de 1917) foi a Ordem de Avis, aquela que ainda hoje é exclusiva da classe militar, e especificamente dos seus Oficiais.

Esta Ordem era concedida, nos seus 5 graus, tendo em conta os anos de serviço do Oficial assim como o seu posto. Recordamos que desde 1910, não havia concessões/promoções nesta Ordem pelo que, em 1919, quase todos os Oficiais da Armada (de 1º Tenentes para cima) foram agraciados.

Também Oficiais de Marinhas Aliadas foram agraciados com a Ordem Militar de Avis, por motivos ligados à Grande Guerra:

| | França | Reino Unido | Itália | E.U.A. |
|-----------------------|---------------|--------------------|---------------|---------------|
| Grã-Cruz | 8 | | 3 | |
| Grande-Oficial | 4 | 2 | 10 | 2 |
| Comendador | 17 | 11 | 7 | 7 |
| Oficial | 25 | 28 | 4 | 4 |
| Cavaleiro | 14 | 50 | | 3 |
| | 68 | 91 | 24 | 16 |

A propósito da concessão de grau de Comendador a um Oficial da Armada brasileira - Alfredo Dodsworth - merece uma especial referência a colaboração da Marinha brasileira na Grande Guerra junto da nossa Marinha. O Brasil mobilizou e aprontou a chamada Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), sob o comando do Almirante Pedro Max Frontin, que tomou a seu cargo o patrulhamento e a luta antissubmarina de grande parte do Atlântico Sul.

A DNOG contava com os seguintes meios navais:

Cruzador *Rio Grande do Sul*

Cruzador *Bahia*

Contratorpedeiro (CT-3) *Piauí*

Contratorpedeiro (CT-4) *Rio Grande do Norte*

Contratorpedeiro (CT-5) *Parahyba*

Contratorpedeiro (CT-9) *Santa Catarina*

Navio Transporte e de Apoio *Belmonte*

Rebocador Oceânico *Laurindo Pitta*

E alguns desses meios cooperaram com a Armada portuguesa, em especial, na defesa do estratégico arquipélago de Cabo Verde.

Por decreto de 31 de Outubro de 1918:

“Tendo prestado relevantes serviços em Cabo Verde substituindo no serviço de vigilância durante a epidemia de gripe pneumónica as nossas canhoneiras ali estacionadas, cujas guar-

nições foram fortemente atacadas impossibilitando-as da defesa a elas confiadas: hei por bem, sob proposta do Secretário de Estado da Marinha, decretar que seja condecorado com o 2º grau [Comendador] da Ordem Militar de Avis, o Capitão-de-Corveta da Marinha brasileira Alfredo Dodsworth, Comandante do Contratorpedeiro Pyauhy da Marinha brasileira.”

2.1.3. Ordem Militar de Cristo

Por decreto n.º 5.030, de 1 de Dezembro de 1918, a Ordem Militar de Cristo é igualmente restabelecida e, rapidamente, é usada para recompensar muitos cidadãos nacionais e estrangeiros.

Foram poucos os Oficiais da Armada que foram agraciados com esta Ordem por motivos explicitamente ligados a ações durante o período da Grande Guerra, e nenhum desses, da classe de Marinha.

Oficial:

Severiano Alberto Ivens Ferraz, Capitão-de-fragata da Administração Naval

Cavaleiro:

Francisco Luís Ramos, Capitão-de-fragata da Administração Naval

João José da Silva Teixeira, 1º Tenente da Administração Naval

António Júlio da Silva Ferreira, 1º Tenente Auxiliar de Engenharia Naval

Marcos José de Almeida, 1º Tenente Maquinista Condutor

João Manuel Gomes, 1º Tenente Maquinista Condutor

Luís Francisco Gravata, 1º Tenente Maquinista Condutor

Também Oficiais da Marinha Mercante britânica foram agraciados com a Ordem Militar de Cristo após o fim das hostilidades. Neste caso concreto, o critério foi a próxima colaboração de alguns desses navios ao esforço de guerra nacional, em especial, com o transporte das tropas do Corpo Expedicionário Português.

Oficial:

James Barber, Capitão do Vapor S.S. *Bellerophon*

Arthur James Elliott, Capitão do Vapor S.S. *City of Benares*

George Newman Kearne, Capitão do Vapor S.S. *Inventor*

Ernest Coulman Hiscoe, Capitão do Vapor S.S. *Bohemian*

James Inskter, Capitão do Vapor S.S. *Rhesus*

Edwin Tressider Christian Fear, Capitão do Vapor S.S. *Flavia*

Arthur Edward Dodd, Capitão do Vapor S.S. *Telemachus*

Henry Coffin, Mestre do Vapor S.S. *North Western Miller*

Cavaleiro:

Allan Cowen MacKellar, Imediato do Vapor S.S. *Bellerophon*
 William Alexander Lewis, Imediato do Vapor S.S. *City of Benares*
 Joseph Lowe, Imediato do Vapor S.S. *Inventor*
 John William Clayton, Imediato do Vapor S.S. *Bohemian*
 James William Ramsay Findlay, Imediato do Vapor S.S. *Rhesus*
 Alexander Watt Forbes, Imediato do Vapor S.S. *Flavia*
 Ellis Evan, Imediato do Vapor S.S. *Laomedon*
 Harold Budd, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Bellerophon*
 Robert Sutherland, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *City of Benares*
 James Bibby, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Inventor*
 James Simpson, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Inventor*
 William John Lewin, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Bohemian*
 Thomas Moir, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Rhesus*
 Edward Barton, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Flavia*
 James MacLeod Thomson, Oficial Engenheiro do Vapor S.S. *Laomedon*

2.1.4. Ordem Militar de Sant'Iago da Espada

Também em 1918, pelo mesmo diploma legal que restabeleceu a Ordem de Cristo, a Ordem Militar de Sant'Iago da Espada, a herdeira natural da Antiga, nobilíssima e esclarecida Ordem de Sant'Iago, do mérito científico, literário e artístico, é reestabelecida. E tal como a sua predecessora, também tinha por objetivo o prémio dos méritos científicos, literários e artísticos (tal como consta na legenda da sua insígnia) o que ainda hoje acontece.

Tal como aconteceu com a Ordem Militar de Cristo, foram poucos os elementos da Armada agraciados com esta condecoração, mas aqui fica a referência:

Comendador:

José Joaquim Gomes de Barros, Capitão-de-fragata Engenheiro Maquinista

Oficial:

Júlio José dos Santos, Capitão-de-fragata Engenheiro Maquinista

Cavaleiro:

Carlos Teodoro da Costa, 1º Tenente Engenheiro Construtor Naval
 Luís Augusto de Matos Ferreira de Castro, 1º Tenente de Marinha
 Robert Johnston, Desenhador civil

Quanto a Oficiais Aliados agraciados com esta Ordem, por ações diretas ou indiretas na Grande Guerra, temos os seguintes:

Comendador:

P. Solgard, Médico de 1ª classe da Marinha francesa, embarcado no Couraçado *Jeanne d'Arc*

Oficial:

Joseph Seronde, 1º Tenente da Marinha norte-americana, Adjunto do Adido Naval da Legação dos E.U.A. em Lisboa

Cavaleiro:

Paul Lequerré, Médico de 3ª classe do Centro de Aviação francesa em Aveiro
Maurice Larrouy, 1º Tenente da Marinha francesa

2.2. Condecorações de Bravura / Mérito em campanha

2.2.1. Medalha da Cruz de Guerra

A única condecoração realmente “inventada” pelo regime republicano foi a Medalha da Cruz de Guerra. Foi criada pelo decreto n.º 2.870, de 30 de Novembro de 1916 e regulamentada pelo decreto n.º 3.259, de 26 de Julho de 1917. A imagem propagandística desta medalha de prémio à bravura foi muito usada pela República pois os seus critérios de concessão eram mãos condicentes com os princípios republicanos. Teoricamente, a sua concessão (em qualquer das suas 4 classes) era somente dependente do teor do louvor que a sustentasse e em que publicação oficial era publicado (determinava a classes) independentemente do posto ou classe social. E a insígnia em si era igual para todos – sempre em bronze – sendo as classes distinguidas por uma pequena peça metálica colocada em cima da fita de suspensão. E, uma vez mais, as novas cores de Portugal – o verde e vermelho – foram usadas na fita de suspensão, embora num padrão diferente, claro¹³.

Mas, atente-se, que este conceito de Cruz de Guerra é uma cópia moderna de um movimento falerístico internacional que começou em França, quando do início do conflito. As primeiras propostas e discussões ocorreram ainda em 1914, mas em 1915, a Cruz de Guerra francesa foi instituída¹⁴. O seu prestígio espalhou-se rapidamente e tornou-se uma ambicionada condecoração por todos aqueles que serviam com as forças

¹³ Oliveira, Humberto Nuno de // Flor, Tiago (2014b). *Portuguese War Cross. A democratic and popular mark for bravery*, in «Proceedings of the I International Colloquium The Great War in Phaleristics», Lisbon, Academia Falerística de Portugal, 2014, pp. 75-108

¹⁴ Oliveira, Humberto Nuno de *Portuguese War Cross: a mark for bravery of French inspiration*, in «Croix de Guerre - Revue Historique des Armées», # 282, 1^{er} Trimestre 2016, Service Historique de la Défense, pp. 43-54 ; OLIVEIRA, Humberto Nuno de e FURTADO, Russell. 2008. The Portuguese War Cross, *Journal of the Orders and Medals Society of America* , n.º 6, vol. 59, pp. 3-18.

armadas francesas. E, também outras Nações Aliadas entenderam que esta nova condecoração seria uma mais-valia para o seu sistema premial e criaram a sua própria, como foi o caso de Portugal. E, ao contrário do que acontece hoje, quando foi criada a Cruz de Guerra ganhou o direito de precedência sobre a Medalha de Valor Militar, sendo considerada como mais importante.

No que refere à Armada, aqui fica um resumo das concessões individuais aos seus Oficiais, Sargentos e Praças, pelos 3 Teatros de Operações onde a ação da Armada foi marcante:

| | No Mar | Sul Angola | Moçambique | Total |
|------------------|------------|------------|------------|------------|
| 1ª Classe | 24 | 1 | 5 | 30 |
| 2ª Classe | 9 | 6 | 4 | 19 |
| 3ª Classe | 8 | 15 | 6 | 29 |
| 4ª Classe | 73 | 1 | 19 | 93 |
| | 114 | 23 | 34 | 171 |

Destas 171 Cruzes de Guerra, 32 foram concedidas a título póstumo.

Uma vez mais, e a título de exemplo, aqui ficam extratos de louvor que originaram concessões individuais:

Moçambique – Passagem do Rovuma (1916) – 1ª classe:

Eduardo Henrique Maia Rebelo, 2º Tenente – *“Pelo arrojo e entusiasmo com que dirigiu os tripulantes da 1ª baleeira do Cruzador Adamastor, quando, ao anoitecer do dia 21 de Maio de 1916, saltaram em terra, do Rio Rovuma, assaltando a fábrica alemã e incendiando as palhotas próximas e por no dia 23 de Maio de 1916 ter arrostado corajosamente o fogo das metralhadoras inimigas, a fim de prestar, com o 1º vapor do Cruzador Adamastor, o eficaz e pronto-socorro à 2ª baleeira do mesmo navio que se encontrava em grande perigo.”*

No Mar – Cabo Verde (1916) – 4ª classe:

Arnaldo Rodrigues, 1º Sargento Enfermeiro nº 2.107 da Armada – *“Pela coragem e dedicação pelo serviço que mostrou, apresentando-se a desempenhar o seu lugar de combate a bordo da Canhoneira Beira, em S. Vicente de Cabo Verde, na noite de 4 para 5 de Dezembro de 1916, quando, estando de licença em terra e por ocasião do ataque de um submarino inimigo entrado imerso no porto, veio embarcar no navio, com grande risco, perto do Ilhéu dos Pássaros.”*

Em termos coletivos navais e nacionais, a Medalha da Cruz de Guerra foi concedida nas seguintes classes:

1ª Classe:

Batalhão de Marinha Expedicionário ao Sul de Angola 1914-15

Caça-Minas [Patrulha] *Augusto de Castilho*

Destacamento do Cuanhama (concessão às unidades que o compunham, nomeadamente o Batalhão de Marinha Expedicionário ao Sul de Angola 1914-15)

2ª Classe:

Caça-Minas *Roberto Ivens*

E também a Medalha da Cruz de Guerra foi concedida individualmente a elementos de Marinhas Aliadas¹⁵:

| | França | Bélgica | Itália | E.U.A. |
|------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| 1ª Classe | 7 | | 2 | |
| 2ª Classe | 7 | 3 | | |
| 3ª Classe | 6 | | 4 | 7 |
| 4ª Classe | 9 | | 2 | |
| | 29 | 3 | 8 | 7 |

No caso da França alguns dos seus agraciados foram militares que cooperaram diretamente com Portugal, em especial a partir do Centro de Aviação Naval de Aveiro e da Base Naval de Leixões, onde estavam aquartelados. Alguns outros franceses e restantes nacionalidades foram escolhidos pelas suas nações, entre aqueles que mais se distinguiram e haviam sido condecorados, tendo sido agraciados de uma forma simbólica.

Culminando uma série de cerimónias evocativas da Grande Guerra e do grande sacrifício feito por tantas Nações Aliadas, a figura do *Soldado Desconhecido* tornou-se emblemática. Os *Soldados Desconhecidos de Portugal* foram agraciados por alguns Aliados – como ainda hoje podemos verificar no Mosteiro da Batalha, onde se encontram depositadas¹⁶. Portugal agraciou com a Medalha da Cruz de Guerra, de 1ª classe, o Soldado Desconhecido da Bélgica, Itália, E.U.A. e Checoslováquia, honrando assim também, os seus marinheiros tombados.

¹⁵ ESTRELA, Paulo Jorge. A Cruz de Guerra Portuguesa de 1917 e a sua concessão a estrangeiros. «Pro Phalaris», n.º 1, 1.º semestre, Lisboa, Academia Falerística de Portugal, 2010, pp. 5-14.

¹⁶ Deploige, Guy. *A Cruz de Guerra Portuguesa atribuída ao Soldado Desconhecido Belga e a Cruz de Guerra Belga atribuída ao Soldado Desconhecido Português*, Bol. «Pro Phalaris» # 3, [2011], Lisboa, Academia Falerística de Portugal, 2011, pp. 3-8

2.2.2. Medalha de Valor Militar

Esta Medalha de Valor Militar, e que existia desde 2 de Outubro de 1863, é uma das mais antigas e respeitadas condecorações militares, sendo a sua concessão associada a alguns dos mais heroicos feitos de armas portugueses, em especial no Ultramar.¹⁷

A dita Medalha Militar (que, na verdade, à data era a forma de denominar 3 diferentes condecorações: Valor Militar, Bons Serviços - atualmente Serviços Distintos - e Comportamento Exemplar) não foi extinta em 1910 mas foi rapidamente alterada. Embora os padrões de fita continuem inalterados, a efigie real de D. Luís I foi substituída por uma efigie simbólica da República. E tal como aconteceu na Medalha comemorativa, o seu modelo foi alterado algumas vezes no decorrer da 1ª República.

Tinha 3 classes (ouro, prata e cobre) e tal como aconteceu com a Ordem da Torre e Espada, em 1919 – decreto n.º 6.093, de 11 de Setembro de 1919 - foi criado um pequeno dispositivo metálico – letra C - para ser usado na fita de suspensão, naqueles casos em que a concessão tivesse sido por feitos de campanha. Em 1926 – decreto n.º 11.649, de 7 de Maio de 1926 - é igualmente decretada a existência de uma “palma durada”, para distinguir aquelas concessões referentes a ações contra um inimigo estrangeiro (Grande Guerra) e as inúmeras ações político-militares ocorridas na 1ª República. Assim, e por exemplo, após 1926, um militar agraciado com a Medalha de Valor Militar, com letra C podia requerer a troca (e respetivo averbamento) por uma Medalha de Valor Militar, com palma, caso a mesma tivesse sido ganha por ação na Grande Guerra.

Concessões individuais a Oficiais, Sargentos e Praças, nos já referidos 3 Teatros de Operações:

| | No Mar | Sul Angola | Moçambique | Total |
|--------------|----------|------------|------------|-----------|
| Ouro | | 2 | | 2 |
| Prata | 2 | 28 | | 30 |
| Cobre | | | | 0 |
| | 2 | 30 | 0 | 32 |

2.2.3. Medalha de Bons Serviços

Os princípios regulamentares e as alterações ocorridas, nomeadamente com a letra C e a palma dourada, já descritos na Medalha de Valor Militar são os mesmos ocorridos na Medalha de Bons Serviços. Esta condecoração estava logo abaixo da Medalha de Valor Militar na ordem de precedência das condecorações, e como tal os feitos que recompensava não seriam tão meritórios, mas não deixava de ser uma importante medalha de

¹⁷ OLIVEIRA, Humberto Nuno de e ESTRELA, Paulo Jorge. A Medalha Militar. Cento e Cinquenta Anos (1863-2103), Lisboa, Academia Falerística de Portugal // Museu da Marinha, 2013.

prémio à galhardia. E, se associada à letra “C” ou à *Palma* (após 1926) não era menos considerada.

Concessões individuais a Oficiais, Sargentos e Praças:

| | No Mar | Sul Angola | Moçambique | Total |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| Ouro | 14 | | 2 | 16 |
| Prata | 100 | 21 | 9 | 130 |
| Cobre | 72 | 3 | 5 | 80 |
| | 186 | 24 | 16 | 226 |

Ainda uma menção especial à concessão desta medalha a sargentos e praças de Marinhas Aliadas: a Medalha de cobre de Bons Serviços foi concedida a militares da Marinha de França (5 concessões) e da Marinha de Itália (7).

2.2.4. Medalha de Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar

Esta importante condecoração portuguesa gozou de grande prestígio no âmbito do esforço de exploração e ocupação do império colonial português. Desde do final do século XIX como ainda na 1ª República (novamente com a efígie do rei D. Carlos I a ser trocada por uma efígie da República) foi concedida com grande regularidade e sob a iniciativa do Ministério da Marinha e do Ultramar.

Lembro que esta medalha (ou melhor a *Medalha de Serviços no Ultramar*, que englobava esta Medalha de Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar e a Medalha de Assiduidade de Serviço) e uma outra que trataremos mais á frente foram a únicas condecorações monárquicas que não foram extintas com a lei de 1910¹⁸.

No período da Grande Guerra foi igualmente concedida mas quase nunca por ações diretamente ligadas ao conflito mundial. No entanto, e no que refere a Marinha, há uma exceção (ou melhor duas) e, como tal, tem cabimento neste trabalho. E mais uma vez ajudam a entender a cooperação havida entre portugueses e brasileiros em Cabo Verde.

Concessão da Medalha de prata de Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar a:

Tomás José Ferreira, Sargento-ajudante de Manobra nº 217 da Armada

Francisco Teixeira Minhava, Cabo Marinheiro nº 878 da Armada

(os louvores de ambos são idênticos):

“Louvado pelos relevantes e muito valiosos serviços, que prestou com risco de vida, no Porto Grande da ilha de S. Vicente, quando aí foram torpedeados os navios brasileiros Guahiba

¹⁸ Estrela, Paulo Jorge (2013c). Medalha de Dedicção e Mérito no Ultramar. Uma Condecoração, Duas Identidades, Bol. «Pro Phalaris» # 8, [2013], Lisboa, Academia Falerística de Portugal, 2013, pp. 3-12

e Acary [3-11-1917], tanto na prontidão do salvamento das respectivas tripulações, como nas manobras de desembarçar os mesmos navios das amarrações, pilotando-os depois a reboque para locais de pouco fundo onde foram encalhados, serviços estes que permitiram o salvamento de grande parte das cargas e de aprestos dos dois navios o dos quais resultou ficar desobstruído o fundeadouro dos navios de longo curso, e que foram desempenhados na ocasião em que junto dele caíam granadas das baterias do terra e da Canhoneira Ibo.”

Esta mesma ação altruísta por parte deste sargento e deste cabo da Armada portuguesa, após o fugitante ataque do submarino alemão U-155, foi igualmente distinguida pelo Brasil. O governo da República Federal do Brasil distinguiu os mesmos militares portugueses com a sua Medalha de Distinção de 1ª classe. Estas medalhas, quando de 1ª classe, são de ouro e concedidas a pessoas que, em qualquer emergência se distinguirem por socorros extraordinários e de subido valor ou por serviços pessoais prestados com risco da própria vida.

2.3. Condecorações para premiar ações humanitárias

2.3.1. Medalha de Coragem, Abnegação e Humanidade do I.S.N.

Esta respeitável e louvável condecoração do Instituto de Socorros a Náufragos (assim como a sua Medalha de Filantropia e Caridade) foi igualmente reformada após a revolução republicana – recorda-se que o próprio Instituto havia sido agraciado com a mercê de usar do prefixo Real, que terá que deixar de usar – e concedida.

Assim, e ao abrigo do decreto n.º 1.029, de 6 de Novembro de 1914, e de uma forma resumida, aqui ficam as concessões, nas suas 3 classes, aos militares da Armada portuguesa por ações diretamente ligadas ao estado de guerra:

2 Medalhas de ouro:

(Leote do Rego e Armando Ferraz)

78 Medalhas de prata:

(68 a Oficiais e 10 a Praças)

13 Medalhas de cobre:

(1 a Oficial e 12 a Praças)

Mas, e mais uma vez, também teve lugar a concessão, por 7 vezes, desta medalha a Oficiais da Marinha Mercante, que continuaram a sulcar os perigosos mares durante o estado de guerra. O despacho de concessão era da competência do Ministro da Marinha.

A título de exemplo das ações premiadas com esta medalha, aqui ficam alguns extratos dos respetivos louvores:

James Keid, Comandante do Vapor inglês *Derbent* – “Por ter salvo, no dia 11 de Março de 1917, trinta e três tripulantes do Vapor português *Angola*, afundado por um submarino alemão, conduzindo os náufragos para Lisboa, os quais havia recolhido na zona perigosa.”

François Mauffret, Comandante do Vapor francês *Flandre* – “Por ter salvo no dia 8 do Abril de 1917, a 58’ da foz do Gironde (zona perigosa), dezanove tripulantes do Vapor português *Caminha*, afundado na véspera por um submarino inimigo, socorrendo-os carinhosamente e arribando a La Falisse para os desembarcar.”

Shabudin Shamsudin, indo-português, Capitão do Vapor inglês *Sabamarti*, da “Bombay Steam Navigation Company” – “Por, em 23 de Junho de 1917, no Mar da Arábia, haver salvo sessenta e quatro pessoas do Vapor inglês *Mongolia*, que fora torpedeado por um submarino inimigo, sendo muitas dessas pessoas de Goa.”

2.3.2. Medalha de prémio ao Mérito, Filantropia e Generosidade

Esta importante condecoração concedida para premiar ações altruístas de salvamento de vidas (embora não só), em mar e em terra, era da competência do Ministro do Interior, assim como havia sido do Ministro do Reino. Esta medalha, também habitualmente conhecida por Medalha de D. Maria II, tem a curiosidade de ter sido a única condecoração com uma efígie real no anverso (rainha D. Maria II) a ser autorizada a transitar para a nova República Portuguesa, mantendo a efígie da rainha. Houve, uma vez mais, a atualização do padrão da fita de suspensão para as novas cores da bandeira, pelo decreto de 16 de Junho de 1912. Se na monarquia a fita de suspensão era bipartida de azul celeste e branco, agora, na República, passa a ser bipartida de encarnado e verde.

Só houve registo de um militar da Armada agraciado com esta condecoração e por proposta do Ministério da Guerra. E foi por uma ação militar já referida atrás, a ocupação da margem do rio Rovuma, no Teatro de Operações de Moçambique.

Despacho de 31 de Maio de 1919 – Medalha de prata

António Luís de Gouveia Prestes Salgueiro, 2º Tenente da Armada

“Por além do valor patenteado em todas as operações no rio Rovuma e do notável ardimento como conduziu a passagem das forças em Namiranga, em 27 de Maio de 1916, mais se distinguiu pela sua admirável abnegação indo a nado salvar o Tenente do Exército Francisco Maria Ferreira, abandonado num escaler descaído sobre a margem inimiga.”

3. Condecorações estrangeiras concedidas a portugueses

Entramos agora no outro lado da mesma moeda, isto é, as condecorações estrangeiras com que os nossos homens do mar foram agraciados. Quer tenham sido para premiar ações concretas quando em cooperação com forças aliadas, quer tenham sido concedidas, de uma forma simbólica e para homenagear todo o esforço de guerra da Marinha, foram muitas as condecorações concedidas.

Esta parte da história individual de cada militar nem sempre é fácil de fazer pois, regra geral, somente um terço (ou menos ainda) dos cidadãos nacionais registam a concessão de condecorações estrangeiras. Como tal, não basta consultar as listas de antiguidades ou os livros mestres/processos individuais de cada militar, para se saber quais as condecorações estrangeiras que recebeu. Habitualmente, somente os registos das chancelarias estrangeiras (ou livros que tenham trabalhado essa fonte) pode-nos garantir tal. Ressalve-se, no entanto, que mesmo assim, o período referente à Grande Guerra é aquele em que existem menos discrepâncias entre as concessões ocorridas e os averbamentos.

Como facilmente se pode entender este não é espaço próprio para historiografar a Falerística de cada uma das Nações Aliadas, na sua grande complexidade de diferentes ordens, condecorações e medalhas, nas suas classes e graus. Como tal optámos por, dentro de cada Nação, fazer somente um apontamento sumário à condecoração concedida, o seu grau ou classe (quando existente) e a quem foi concedida. Claro, que seria importante fazer algumas considerações sobre a importância e equivalência de cada uma dessas condecorações, até porque algumas são ordens honoríficas, outras condecorações de valor e galhardia e, outras ainda, somente comemorativas, mas tal tornaria esta apresentação demasiado pretensiosa e grande demais para cumprir os limites impostos. De qualquer modo, e dentro de cada Nação, tentámos respeitar a ordem de importância (e precedência regulamentar).

3.1. Reino Unido

Ordem do Banho (The Most Honourable Order of the Bath)

Esta ordem honorífica estava dividida em duas divisões: a militar e a civil.

Grau: Companion (CB), Military Division

Jaime Daniel Leote do Rego, Capitão-de-mar-e-guerra

Abel Fontoura da Costa, Capitão-de-fragata

Ordem de S. Miguel e S. Jorge (The Most Distinguished Order of St. Michael and St. George)

Grau: Companion (CMG)

Guilherme Ivens Ferraz, Capitão de mar-e-guerra

Filomeno da Câmara Melo Cabral, Capitão-de-fragata

Jaime da Fonseca Monteiro, Capitão-de-fragata

Ordem de Serviços Distintos (Distinguished Service Order - DSO)

Ordem honorífica de classe única.

João Manuel de Carvalho, Contra-almirante, Adido Naval em Londres

Henrique Monteiro Correia da Silva, Capitão-tenente

António Alemão Cisneiros e Faria, Capitão-tenente

João Belo, Capitão-tenente

Ordem do Império Britânico (Order of the British Empire)

Esta ordem honorífica também estava dividida em duas divisões: a militar e a civil.

Grau: Honorary Commander, Military Division

Joaquim Pedro Vieira Júdice Biker, Capitão-de-fragata, antigo Governador da província de Cabo Verde (pelo apoio aos navios de Sua Majestade Britânica)

Grau: Honorary Officer, Military Division

Benjamim Paiva Curado, Capitão-de-mar-e-guerra

Júlio Milheiro, Capitão-de-fragata

Augusto Mário Borges de Sousa, 1º Tenente

Grau: Honorary Officer, Civil Division

Carlos Augusto de Sá Carneiro, Diretor dos Portos e Caminhos-de-ferro de Lourenço Marques (pela assistência aos Transportes britânicos em Lourenço Marques)

Álvaro Ferro Mayer, Superintendente de Tráfego do Porto de Lisboa

Francisco Augusto Ramos Coelho de Sá, Superintendente dos trabalhos de transporte em Doca, no porto de Lisboa

Grau: Honorary Member, Military Division

José Viegas Ventura, 1º Tenente

Grau: Medal of the Order of the British Empire

Francisco da Silva, Chefe do Serviço de Estiva do Porto de Lisboa (por assistência aos Serviços de Transporte do Almirantado)

Cruz de Serviços Distintos (Distinguished Service Cross - DSC)

José Torres, 1º Tenente

Manuel Armando Ferraz, 1º Tenente

Merece ainda uma referência especial a concessão de duas medalhas comemorativas britânicas a marinheiros portugueses ao serviço da Marinha Mercante Britânica: a Medalha da Grande Guerra (*British War Medal*) e da Medalha da Marinha Mercante

(*Mercantile Marine Medal*). Ambas tem o nome (e por vezes o número mecanográfico e posto/função) gravados no bordo. Foram muitos os marinheiros lusitanos que equiparam navios da Marinha Mercante do Império britânico, tendo um especial relevo o número de residentes de Goa (e restante Estado da Índia Portuguesa) que foram contratados.

Não passa a oportunidade sem antes fazer referência a um outro português, com formação na Escola Naval, exilado em Inglaterra, e a quem o rei Jorge V concedeu a *British War Medal*, pelo seu trabalho durante a guerra, nomeadamente ao serviço da Cruz Vermelha britânica: D. Manuel de Bragança que, de 1908 até 1910, foi conhecido por D. Manuel II, Rei de Portugal¹⁹.

3.2. França

Ordem Nacional da Legião de Honra (Ordre National de la Légion d'Honneur)

Esta é, sem dúvida, uma das mais prestigiadas ordens honoríficas estrangeiras, e quando criada por Napoleão Bonaparte, em 1804, tornou-se pioneira e um modelo de transformação para quais todas as restantes ordens estrangeiras.

Grã-Cruz:

João do Canto e Castro Silva Antunes, Contra-almirante, Presidente da República Portuguesa

Grande-Oficial:

Álvaro António da Costa Ferreira, Vice-almirante, Major-general da Armada

Comendador:

Augusto Eduardo Neuparth, Vice-almirante

José da Cunha Lima, Contra-almirante

D. Bernardo António da Costa de Sousa Macedo, Contra-almirante

Alberto António da Silveira Moreno, Contra-almirante

Júlio Gallis, Contra-almirante

Oficial:

Jaime Daniel Leote do Rego, Capitão-de-mar-e-guerra

Alfredo Guilherme Howell, Capitão-de-mar-e-guerra

Hopfer Custódio Xavier Clemente Gomes, Capitão-de-mar-e-guerra

Isaías Augusto Newton, Capitão-de-mar-e-guerra

Jorge Fradesso Salazar Moscoso, Capitão-de-fragata

José de Carvalho Crato, Capitão-tenente

¹⁹ José Vicente de Bragança. El-Rei D. Manuel II na Grande Guerra e as suas Condecorações, in Bol. «Pro Phalaris», #14 (2016), Lisboa, Academia Falerística de Portugal, 2017, pp. 3-17.

Cavaleiro:

Alberto Carlos Aprá, Capitão-de-fragata
Carlos César de Freitas da Silva, Capitão-de-fragata
Agnelo Portela, Capitão-de-fragata
João Carlos Costa, Capitão-de-fragata Engenheiro Maquinista
Eduardo Maria Soares, Capitão-tenente
Alberto Carlos dos Santos, Capitão-tenente
Artur de Sacadura Freire Cabral, Capitão-tenente
Manuel dos Santos Fradique, Capitão-tenente
António Alemão Cisneiros e Faria, Capitão-tenente
Silvério Ribeiro Rocha e Cunha, Capitão-tenente
Jaime Anahory Athias, Capitão-tenente
Artur Salles Henriques, Capitão-tenente
Adolfo Trindade, 1º Tenente
Filemon da Silveira Duarte de Almeida, 1º Tenente

Mas, por alturas da Grande Guerra, o sistema premial francês contava ainda com uma série de ordens honoríficas da chamada França Colonial. Em alguns reinos/territórios do ultramar francês foram sancionadas/criadas ordens honoríficas que, regra geral, eram simultaneamente concedidas pela autoridade nativa local e pela autoridade colonial francesa. Na prática, estas ordens honoríficas eram usadas por Paris para agraciar nacionais e estrangeiros, em paralelo com a Legião de Honra.

Durante a Grande Guerra, somente duas dessas ordens foram concedidas a Oficiais da Armada portuguesa.

Ordem da Estrela de Anjouan (Ordre de l'Étoile d'Anjouan)**Oficial:**

Luís Constantino Lima, Capitão-de-fragata
Filipe Trajano Vieira da Rocha, Capitão-de-fragata
(por ocasião da passagem em Madagáscar dos Vapores *Amarante* e *Machico*)

Ordem da Estrela Negra (Ordre de l'Étoile Noire)**Oficial:**

António Emídio Taborda de Azevedo Costa, Capitão-tenente, Comandante do Navio *Patrão Lopes*
Alberto Carlos Aprá, Capitão-tenente, Comandante do Cruzador Auxiliar *Pedro Nunes*

Não podemos ainda, deixar de referir que algumas Cruzes de Guerra francesas foram igualmente concedidas a marinheiros da Marinha Mercante nacional ao serviço da França, em especial nos mares do Mediterrâneo.

A título de exemplo transcreve-se, traduzido, o texto de um louvor que o Ministério da Marinha francês publicou no Jornal Oficial da República Francesa JORF 235, de 1918: “*Um testemunho oficial de satisfação foi passado ao Vapor português Machico, pela conduta e sangue-frio da sua guarnição quando de um duplo ataque, por torpedos, em 5 de Junho de 1918.*”

3.3. Bélgica

Durante, e em especial depois da Grande Guerra, também a Bélgica, em 3 situações concretas, homenageou o esforço de guerra nacional, condecorando militares portugueses. Além de alguns militares diretamente ligados a essas situações, foi igualmente solicitado às autoridades portuguesas uma lista dos militares mais distinguidos durante a guerra, o que foi enviado. Embora não seja de Marinha, lembramos que também Aníbal Milhais (o famoso Soldado Milhões) foi agraciado nessa altura com uma medalha belga, pelos motivos atrás referidos.

De acordo com o posto ou função do militar, foram concedidos os vários graus das 3 ordens honoríficas belgas, que por ordem de importância são:

Ordem de Leopoldo (Leopoldsorde / Ordre de Léopold)

Ordem da Coroa (Kroonorde / Ordre de la Couronne)

Ordem de Leopoldo II (Orde van Leopold II / Ordre de Léopold II)

1920 - Visita do Rei Alberto I da Bélgica ao Arquipélago dos Açores, quando do regresso da sua viagem aos E.U.A.

Comendador da Ordem da Coroa

D. Bernardo António da Costa de Sousa de Macedo, Contra-almirante

Oficial da Ordem da Coroa

Octávio de Matos Moreira, Capitão-de-fragata, Capitão do porto de Ponta Delgada
1920 - Visita do Rei Alberto I da Bélgica ao Arquipélago de Cabo Verde, quando da viagem ao Brasil

Oficial da Ordem da Coroa

Henrique Owen Pinto, 1º Tenente da Armada, Capitão dos portos de Cabo Verde

Oficial da Ordem de Leopoldo II

Manuel Correia de Almeida Mergulhão, Capitão-tenente, Comandante da Canhoneira *Bengo*

Alfredo Loureiro da Fonseca, 1º Tenente Reformado, Chefe do Gabinete do Governador de Cabo Verde

Joaquim Vieira Botelho da Costa, Capitão-de-fragata, em serviço na Companhia de Moçambique

Cavaleiro da Ordem de Leopoldo II

Samuel da Conceição Vieira, Guarda-Marinha, Oficial da guarnição da Canhoneira *Bengo* e Comandante da Guarda de Honra
1920 - Visita do Rei Alberto I da Bélgica a Portugal

Grã-Cruz da Ordem da Coroa

Jaime Daniel Leote do Rego, Contra-almirante

Grande-Oficial da Ordem de Leopoldo II

Júlio Galis, Contra-almirante, Major-general da Armada

Oficial, divisão militar, da Ordem de Leopoldo

Francisco Eduardo dos Santos, Capitão-de-mar-e-guerra
Adriano Teixeira Sarmento Saavedra, Capitão-de-mar-e-guerra
Álvaro Fortes Santar do Amaral, Capitão-tenente

Grande-Oficial da Ordem da Coroa

Jaime Anahory Athias, Capitão-tenente, Secretário da Presidência da República

Cavaleiro da Ordem da Coroa

Álvaro Gil Fortée Rebelo, 1º Tenente da Armada

Oficial da Ordem de Leopoldo II

José Eduardo de Carvalho Crato, Capitão-tenente, Ajudante-de-campo do Presidente da República

Medalha de prata da Ordem de Leopoldo II

Leonídio da Costa, Cabo Marinheiro nº 1.132 da Armada, Patrão do Bote Gasolina

Medalha de bronze da Ordem de Leopoldo II

Manuel Machado, 1º Marinheiro nº 3.609 da Armada
Francisco Vaz de Araújo, 1º Grumete nº 6.912 da Armada
Hermínio José da Silva, 1º Marinheiro nº 4.570 da Armada
Virgílio Geadá, 1º Fogueiro nº 1.621 da Armada

Também cidadãos portugueses, mesmo originários dos muitos pontos do Império, entraram ao serviço da Marinha Mercante do Reino dos Belgas. No fim das hostilidades, a Bélgica concedeu a alguns portugueses a sua Condecoração Marítima 1914-1918 (*Décoration Maritime 1914-1918* / *Maritime Decoratie 1914-1918*), que aqui listamos alguns:

Condecoração Marítima 1914-1918, medalha de 2ª classe (a título póstumo)

Harry Gomes, Fiel de Depósito, torpedeado com o S.S. *Elisabethville* (6.9.1917)

Condecoração Marítima 1914-1918, medalha de 3ª classe (a título póstumo)

Pedro de Santos, Marinheiro, torpedeado com o S.S. *Haelen* (13.3.1917)

Adelino Ribeiro, Motorista, torpedeado com o S.S. *Keltier* (1.10.1918)

Joaquim Santos, Motorista, torpedeado com o S.S. *Euphrates* (22.1.1917)

Condecoração Marítima 1914-1918, medalha de 3ª classe

Carlos Manuel dos Reis, Cozinheiro

Norman Gibson *alias* Luís Correia, Chefe de Sala

Luís Jones, Motorista

Joe Monteiro, Auxiliar de Cozinha

João Soares, Motorista

3.4. Itália

O Reino de Itália foi igualmente generoso na política de reciprocidade político-militar e, em especial, na troca de condecorações. Assim, as suas principais ordens honoríficas foram usadas para a agraciar os militares da Armada.

Ordem de S. Maurício e S. Lázaro (Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro)

Grã-Cruz:

João do Canto e Castro Silva Antunes, Contra-almirante, Presidente da República Portuguesa

Cavaleiro:

Vitório de Assis Duarte Ferreira, Capitão-tenente

Aníbal de Mesquita Guimarães, 1º Tenente da Armada

Ordem da Coroa de Itália (Ordine della Corona d'Italia)

Grande-Oficial:

Júlio Gallis, Contra-almirante, Major-general da Armada

Jaime Daniel Leote do Rego, Contra-almirante

Silvério Ribeiro da Rocha e Cunha, Capitão-tenente, antigo Ministro da Marinha

Comendador:

Francisco Eduardo dos Santos, Capitão-de-mar-e-guerra, Comandante da Esquadra Ligeira

José Maria Martins Pereira, Capitão-de-fragata

Oficial:

Fernando Augusto Pereira da Silva, Capitão-de-fragata, Chefe de Gabinete do Ministro da Marinha

José Pereira Dias, Capitão-de-fragata de Administração Naval, Secretário do Ministro da Marinha

António Ferreira de Campos Navarro, Capitão-tenente, Oficial-às-ordens do Comandante do Cruzador italiano *Libia*

Álvaro Nunes Ribeiro, Capitão-tenente, Diretor-geral dos Transportes Marítimos do Estado

Agnelo Portela, Capitão-de-fragata

Carlos César de Freitas e Silva, Capitão-de-fragata

Cavaleiro:

Adalberto Soares Serrão da Silva Machado, 1º Tenente, Adido ao Gabinete do Ministro da Marinha

Humberto José dos Santos Leitão, 1º Tenente

Artur Lourenço Raimundo, 1º Tenente Médico

Júlio dos Santos Champalimaud, 1º Tenente Engenheiro Maquinista

José Emílio Celestino Soares de Macedo e Couto, 2º Tenente,

Ajudante-de-campo do Ministro da Marinha

Armando Agatão Lança, 2º Tenente

Luís de Freitas Oliveira Lima, 2º Tenente

Jacinto F. Pereira de Mendonça, 2º Tenente

Fernando Abrantes Pedroso, 2º Tenente

De igual modo, a medalha italiana equivalente à cruz de guerra, a *Cruz de Mérito de Guerra*

(*Croce al Merito di Guerra*), foi concedida a alguns militares, nomeadamente aos seguintes:

Afonso Júlio Cerqueira, Capitão-de-fragata

Joaquim de Almeida Henriques, Capitão-de-fragata

Augusto Gonçalves de Azevedo Franco, Capitão-tenente

Aníbal de Mesquita Guimarães, 1º Tenente

Samuel da Conceição Vieira, 1º Tenente

António Francisco Borges, 1º Sargento Condutor de Máquinas A.D.M. nº 467 da Armada

Achamos oportuno referir que uma outra condecoração italiana, concedida antes da guerra mas então não autorizada a ser usada, foi finalmente autorizada em consequência da guerra. Trata-se da Medalha comemorativa do Terremoto de Messina 1908 (*Medaglia Commemorativa Terremoto Calabro-Siculo 1908*). Sobre esta medalha já nos debruçámos mais detalhadamente noutra publicação²⁰, pelo que somente iremos resumir os números concedidos ao pessoal que guarnecia o Cruzador *Vasco da Gama*, que foi enviado para auxiliar as vítimas dessa grande calamidade que mobilizou solidariamente a Europa. Foi concedida a 21 Oficiais, 23 Sargentos e 217 Praças.

3.5. E.U.A.

Os Estados Unidos da América, no fim das hostilidades, reconheceram e recompensaram faleristicamente várias figuras de destaque das Nações Aliadas. Como o Estado Norte-americano nunca tinha instituído ordens honoríficas, foram somente usadas condecorações militares. E como havia alguma autonomia dos Ramos das Forças Armadas, iremos tratar especificamente das condecorações militares da Marinha dos E.U.A.

Medalha de Serviços Distintos – Marinha (Distinguished Services Medal – Navy)

João do Canto e Castro Silva Antunes, Contra-almirante, Presidente da República Portuguesa

Álvaro António da Costa Ferreira, Vice-almirante

Tito Augusto de Moraes, Capitão-de-mar-e-guerra

E, foi igualmente concedida a Oficial General do Exército português:

José Augusto Simas Machado, General, Alto-Comissário da República nos Açores e Madeira

Cruz da Marinha (Navy Cross)

Filipe Trajano Vieira da Rocha, Capitão-de-fragata

Por curiosidade, e por não ter sido publicado em Portugal a justificação da concessão desta condecoração, aqui fica uma tradução do extrato de louvor justificativo:

“Por serviços excepcionalmente meritórios, quando Chefe da Secretaria do Comando da Majoria-General da Armada, ao auxiliar os governos dos EUA na perseguição contra os Impérios Centrais.”

3.6. Panamá

Por fim, e não obstante ir somente referir um Oficial da Armada portuguesa agraciado pelo Panamá, era injusto não grafar algo sobre a condecoração panamiana. Sobre o

²⁰ Estrela, Paulo Jorge. *Panamá e Messina: duas condecorações estrangeiras concedidas a portugueses*, Lisboa: Universidade Lusíada 2008. – Sep. Revista «Lusíada- História», II série, # 4 (2008), pp. 227-266

papel do Panamá na Grande Guerra e sobre a medalha então criada já debruçamo-nos mais noutra publicação já referenciada. No entanto, importa dizer que se o papel do Panamá no desenrolar da guerra foi relativamente modesto, na verdade, a iniciativa que teve já no decurso da Conferência de Paz vai ser marcante. O Panamá cria a Medalha da Solidariedade do Panamá (*Cruz-Medalla de la Solidariedad*)²¹ mandando-a cunhar em França.

A sua diplomacia lança uma operação concertada e são distribuídas umas dezenas dessas medalhas entre os militares e diplomatas de cada uma dessas Nações. No caso português, a iniciativa chega mesmo ao Chefe de Estado, o Dr. António José de Almeida, que recebe a única de 1ª Classe (ou Classe-Especial) concedida a um português. Cerca de outras 70 são distribuídas a militares do Exército e a diplomatas e funcionários do Palácio das Necessidades e do Palácio de Belém. E é assim que Jaime Anahory Athias, Capitão-tenente e Secretário da Presidência da República é agraciado com a Medalha de Solidariedade do Panamá de 2ª classe.

Somente por curiosidade, refira-se que o filho do comandante Leote do Rego, o Alferes de Cavalaria Jaime Trancoso Leote do Rego (combatente no C.E.P.) foi um dos agraciados com a 3ª classe da citada medalha panamiana.

Por fim, recorde que este estudo sumário podia ainda ser complementado com a referência a algumas outras condecorações e seus agraciados. A *Medalha de Promoção por Distinção* criada em 1926 e concedida aos militares que haviam sido promovidos por distinção, como foi o caso do Comandante Armando Ferraz; a chamada *Medalha da Cruz Vermelha* (mais tarde *Medalha de Serviços Distintos da Cruz Vermelha Portuguesa*) que foi concedida a militares da Armada, com as passadeiras “*Sul de Angola - 1915*” e “*Moçambique, 1916-1917*”²²; e, ainda o *Distintivo*, mas mais tarde (1924) a *Medalha de Inválidos e Mutilados de guerra* que, infelizmente, também foi concedida a militares da Armada.

O texto agora publicado nestas “Memórias” é possível porque nos últimos anos, temos vindo a recolher toda a informação necessária das várias fontes disponíveis: *Ordens da Armada*, *Boletins Militares Coloniais*, *Diários do Governo*, *Livros Mestres*, processos individuais, etc.

Todos os textos de louvores que suportaram as já citadas condecorações de bravura – quer de Oficiais, Sargentos ou Praças – foram compilados e trabalhados, com o propósito de, em breve, ser a base de um livro sobre o tema agora apresentado.

Uma palavra de apreço e agradecimento ao Dr. José Vicente de Bragança, pela revisão deste texto mas, especialmente, pela sua permanente disponibilidade para investigar e discutir comigo, apaixonadamente, a Falerística.

²¹ Estrela, Paulo Jorge, *ibidem*.

²² Estrela, Paulo Jorge. *Medalha de Serviços Distintos da Cruz Vermelha Portuguesa / Portuguese Red Cross Distinguished Services Medal*, «Cadernos de Falerística», # 2, Lisboa, Academia Falerística de Portugal, 2013; Estrela, Paulo Jorge. *A Falerística e a CVP*, in «De Palácio dos Condes de Óbidos a Palácio da Cruz Vermelha Portuguesa: História e Património», Lisboa, CVP//By The Book editora, 2015

RECONHECER E CARTOGRAFAR A COSTA DE MOÇAMBIQUE (SÉCULOS XVI-XIX)¹

Comunicação apresentada pela Prof.^a Doutora
Ana Cristina Roque, em 15 de março

1. Nota Prévia

Não sendo especialista em cartografia, esta é uma área de trabalho que me é particularmente querida e uma componente indispensável em todos os trabalhos em que me envolvo, sobretudo desde que, há alguns anos atrás e enquanto investigadora do extinto Instituto de Investigação Científica Tropical, tive a oportunidade de participar em projetos que tiveram como foco os trabalhos desenvolvidos pela Comissão de Cartografia entre 1883 e 1936. Esses projetos², envolvendo a organização, digitalização e estudo da documentação escrita, cartográfica e fotográfica que integra os arquivos da antiga Comissão de Cartografia (que ultrapassam em muito a cronologia dos trabalhos desta Comissão) contribuíram para evidenciar a importância deste corpo documental e, muito particularmente, a importância da cartografia enquanto documento histórico, passível de uma leitura em articulação com a restante documentação escrita e iconográfica.

Assim, enquanto documento histórico, a cartografia tem para mim um lugar muito particular no conjunto dos documentos e materiais que permitem hoje pensar novas formas de abordar a História do Império Português, e muito especialmente no caso das regiões que foram alvo dos trabalhos da Comissão de Cartografia, e equacionar o seu

¹ Conferência proferida na Academia de Marinha, em de 15 de Março de 2016, e que tem na base textos já publicados anteriormente, designadamente, A.C. Roque, “A costa oriental de África na cartografia portuguesa anterior ao século XVIII: conceptualização, representação e identificação de espaços”. *BHL-IICT*, Ano VI, 1 de maio de 2011 <http://www2.iict.pt/?idc=102&idi=17089>; A. C. Roque e L. Ferrão, “Reconhecimentos Hidrográficos na Cartografia Portuguesa da Costa Centro e Sul de Moçambique no século XIX”, *Africana Studia*, 9, CEA – Universidade do Porto, 2007: pp. 187-204; A. C. Roque, “Arquivos da Comissão de Cartografia: A costa de Moçambique nos finais do século XIX”, *Actas do II Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Lisboa 25-26 de outubro de 2007 http://www.igeo.pt/servicos/CDI/PDF/024_Ana_Roque.pdf; A. C. Roque e L. Ferrão, “Reconhecimentos hidrográficos na cartografia portuguesa da costa Norte de Moçambique”. In: SANTOS, M. Emília M. e LOBATO, M. (coord.), *O Domínio da Distância*, Lisboa, IICT – Departamento de Ciências Humanas, 2006, pp. 109-120.

² *Conhecimento e Reconhecimento em Espaços de Influência Portuguesa: registos, expedições científicas, saberes tradicionais e biodiversidade na África Subsariana e Insulíndia* Projecto FCT/HC 0075/2009 do IICT); Meio século de ciência colonial: olhares cruzados sobre o arquivo e a actividade científica da Comissão de Cartografia /1883-1936. (Projecto FCT/HC 0067/2009 do IICT); *Missões Científicas e Ciência Colonial: cartografia, registos escritos e cultura material; Cartografia Política e Ciência Colonial; A Matriz Original do Espaço e a Instalação Colonial: análise e interpretação da produção da Comissão de Cartografia*

papel seja no quadro da História da Cartografia e da investigação e da ciência nas regiões tropicais, seja no da História dos países da CPLP e, neste caso, de Moçambique.

Moçambique, neste contexto, não é uma escolha aleatória, mas antes um exemplo paradigmático, uma vez que desde muito cedo foi objeto de atenção e reconhecimento cuidados, sendo que o resultado destes se traduziu numa progressiva precisão da representação do perfil da costa, incluindo as características e especificidades da sua dinâmica própria.

Deste modo, considerando a globalidade da documentação que foi produzida sobre a costa de Moçambique desde a viragem do século XV, parece-me fazer todo o sentido uma reflexão sobre a importância e contributo da cartografia para uma melhor compreensão da história, geomorfologia e dinâmica próprias desta região, sobretudo quando se considera não só a produção cartográfica da Comissão de Cartografia, mas a globalidade do que foi produzido no quadro da expansão e dos descobrimentos portugueses e, muito particularmente, o que foi resultado dos reconhecimentos continuados e sistemáticos da costa africana no âmbito da Carreira da Índia, e que nem sempre tiveram expressão cartográfica.

Dito isto, esta minha abordagem terá em consideração:

- A importância e contributo das viagens dos descobrimentos (sec. XVI-XVIII);
- O papel da Comissão de Cartografia (sec. XIX-XX);
- O levantamento e registo de dados (com referência à dificuldade dos trabalhos e ao tipo de registos);
- A relevância atual da cartografia que foi produzida.

2. Importância das viagens Portuguesas do século XVI-XVIII

É conhecido que no século XVI, as viagens dos Portugueses para a Índia evidenciaram não só a necessidade de atualização de procedimentos técnicos e científicos a fim de adaptar os conhecimentos náuticos às condições precisas de navegação do Oceano Índico, como a importância estratégica da costa oriental africana no apoio à “Carreira da Índia”, resultando a própria viagem num incentivo ao reconhecimento indispensável ao enquadramento e suporte de uma cartografia que se foi tornando cada vez mais precisa.

Neste contexto a costa Oriental africana foi, desde então, objeto de reconhecimento detalhado e continuado, visando prioritariamente as condições e segurança da viagem e, por isso, com particular incidência nas zonas costeiras.

Não é por acaso que o que podemos chamar de primeira expedição científica portuguesa na África Austral, a expedição de Cid Barbudo, surge logo em 1505 e tem como foco o reconhecimento do canal de Moçambique. A coberto da justificação de procurar as naus de D. Francisco de Almeida e Pero de Mendonça, a primeira desaparecida entre

o Cabo das Correntes e Sofala e a segunda na baía da Ponta Ruiva, o regimento desta expedição mencionava claramente que deveria ser feito um reconhecimento detalhado do Canal de Moçambique e de toda área compreendida entre o Cabo da Boa Esperança e Sofala.

Desconhecem-se os resultados desta expedição mas a restante documentação da primeira metade do século XVI testemunha, claramente, o investimento da coroa no conhecimento do litoral africano e, em meados do século, antes mesmo dos trabalhos de Manuel Mesquita Perestrelo em 1576, já tinham sido identificados numerosos rios costeiros, baías e cabos, restingas, baixios e ilhas costeiras e as cartas Portuguesas apresentavam já a Costa Oriental africana com um perfil muito próximo da realidade³.

Resposta direta à necessidade de garantir a segurança da viagem, o reconhecimento da costa oriental africana levado a cabo pelos Portugueses resultou na elaboração de um importante conjunto de documentos, onde se incluem as primeiras cartas que se conhecem desta região, e que refletem, tanto os procedimentos técnicos e científicos utilizados e os fins específicos relacionados com os diversos momentos de sua produção, quanto as condições geomorfológicas desta costa que condicionaram não só a navegação, como os próprios trabalhos de reconhecimento.

Ao longo do tempo, a regularidade das viagens exigiu o conhecimento de referenciais regionais e locais, que nos séculos XVI-XVIII se designavam por “conhecenças da terra”, i.e., os sinais que permitiam reconhecimento dos vários pontos da costa para quem viajava por mar, criando condições para a construção de um saber específico ligado às particularidades da costa e navegação no canal de Moçambique; sendo que a informação se foi tornando mais significativa e precisa para as áreas onde a presença portuguesa se tornou efetiva logo no início do século XVI, uma vez que a permanência no local permitia justamente observações continuadas e sistemáticas. Sofala, a Ilha de Moçambique ou o Delta do Zambeze foram, neste contexto, exemplos notáveis, com informação detalhada desde as primeiras décadas de 500, testemunhando, entre outros, quer o processo de assoreamento das barras dos rios e avanço das águas do mar, quer as respetivas consequências da persistência e combinação de ambos os processos.

A observação e vivência destas situações é uma componente importante, providenciando informação que se recupera e incorpora permanentemente nos documentos que vão sendo produzidos, seja porque permite legitimar as novas informações por via da referência à situação anterior, seja porque permite evidenciar progressos significativos ao nível do conhecimento do território e, conseqüentemente, corrigir e/ou alterar informações anteriores, como no caso do relatório de Eduardo Lupi sobre Angoche, em 1898, onde se corrige a informação anteriormente dada nos Roteiros sobre o canal de Angoche que, afinal, não é um rio mas um braço de mar que rodeia a Ilha de Angoche⁴.

³ Veja-se, por exemplo, Anónimo (1550/60), Atlas – Carta 13^a, In *Livro de Marinharia de João de Lisboa. Portugaliae Monumenta Cartographica*, Vol I, Esp. 94B, Lisboa, Imprensa Nacional, 1987.

⁴ “Entre o Canal de Angoche, ao norte, pela Barra do Parapato, segue numa extensão de 11’ rumo de oeste

Estes documentos sintetizam o conhecimento geográfico e hidrográfico sobre a costa de Moçambique e, ao longo do tempo, foram refletindo tanto a utilização de novos procedimentos científicos e a possibilidade de utilização de diferentes meios técnicos e humanos, quanto as alterações geomorfológicas e ambientais que foram sendo observadas, tornando-se assim instrumentos de análise indispensáveis ao estudo da História de Moçambique.

3. O Papel da Comissão de Cartografia

Este saber acumulado foi decisivo para que, a partir do último quartel do século XIX, e beneficiando tanto do desenvolvimento técnico-científico quanto de uma conjuntura internacional que tinha África no centro das atenções, se pudesse dar início à cobertura cartográfica do território.

Parte deste trabalho foi levado a cabo quando Portugal se viu na necessidade de delimitar os territórios africanos, que historicamente reclamava como seus, face às pretensões de uma Europa que despertava para a ocupação e partilha do continente africano. As decisões tomadas na Conferência de Berlim em 1885, evidenciavam a fragilidade da presença portuguesa, expressa numa ocupação dispersa por pequenos núcleos, na sua maioria situados ao longo da costa de Moçambique entre Cabo Delgado e Lourenço Marques, e que muito dificilmente sustentavam as pretensões de soberania da coroa portuguesa sobre um imenso território cujos limites, de facto, se desconheciam. Escusado será dizer que o mesmo se aplicava à costa Ocidental africana onde, salvo raras exceções, a presença portuguesa em Angola tinha também predominantemente a marca do litoral. Em ambos os casos e para a maior parte do interior, a presença portuguesa em algumas áreas, mais não era do que uma memória apoiada em viagens, relatórios e mapas de um tempo anterior, sem outras fronteiras que não fossem as fronteiras naturais, enquanto noutras áreas era já a influência europeia, principalmente inglesa, que se mostrava preponderante.

A realidade de uma Europa em expansão e o seu interesse pelo continente africano forçou Portugal a investir no reconhecimento geográfico, hidrográfico e cartográfico das suas antigas possessões bem como na sua ocupação territorial efetiva sob pena de não ver aí reconhecida a sua soberania; pelo que não será demais dizer que, no século XIX, reconhecer e cartografar o território de Moçambique foi, em simultâneo, demarcar fronteiras e delinear os contornos de um futuro país, independentemente de qualquer outra

até ganhar a Ponta Mapatulle (...) E passando no meridiano d'esta, entre ilhotas, por canaletes que a breve trecho se reúnem, inflecte para se. e vae novamente sahir ao mar pela Barra de Quíloa. Ficam assim rectificadas os roteiros e cartas da costa que o intitulam rio, e lhe atribuem uma extensão seis vezes superior". E. LUPI (1898), "Canal de Angoche – Relatório", *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Moçambique*, L.M., 21: 230-232.

realidade regional que não fosse a dos interesses e presença dos europeus na região. E esta tarefa coube à Comissão de Cartografia.

Na dependência da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar e trabalhando em estreita relação com a Sociedade de Geografia de Lisboa, a Comissão de Cartografia foi criada em 1883 com o imediato propósito de elaborar e publicar uma coleção de cartas das possessões ultramarinas e desenvolver os necessários estudos geográficos a elas associados. E a primeira missão, chefiada por Serpa Pinto e Augusto Cardoso e conhecida por Expedição Pinheiro Chagas, foi levada a cabo no Norte de Moçambique, em 1884-86, entre o lago Niassa e o Arquipélago das Quirimbas.

Pretendia-se o reconhecimento e a ocupação do interior, mas, como todas as expedições começavam e acabavam na costa e os rios mais importantes eram as grandes vias de penetração para o interior, a cartografia da costa, de par com o reconhecimento dos sistemas hidrográficos, acabou por ser o resultado imediato destas primeiras missões.

Com a chancela da Comissão de Cartografia surgiram assim, entre 1884 e 1885, os primeiros mapas hidrográficos da costa centro e norte de Moçambique, o Plano do Porto e Barra do Rio Inhamissengo (1884) e o Plano do Estuário do Rio Punguè (1885). Refletindo naturalmente os propósitos que norteavam os trabalhos da Comissão, estas cartas revelam, em simultâneo, o uso dos novos métodos e tecnologias possíveis de aplicar e a estreita colaboração com os oficiais da marinha que, no terreno, asseguravam os levantamentos indispensáveis à sua elaboração.

Efetivamente, a colaboração direta com a Marinha era inevitável já que esta era responsável pela maioria dos trabalhos ligados à zona costeira e litoral. As alterações permanentes do perfil da costa, a especificidade do sistema de monções e os ciclos de seca alternando com períodos de cheias de dimensões catastróficas, obrigavam as equipas da marinha a observações continuadas e sistemáticas por forma a manter uma informação atualizada, em particular sobre as alterações dos portos e barras e sobre a navegabilidade dos rios, ou mesmo sobre o desaparecimento de sinais tidos como identificadores (“conhecenças”) de determinados pontos.

Dada a natureza dos trabalhos a desenvolver, tornou-se também notória a necessidade de colaborar com o exército, que de certo modo tinha no interior o papel que a Marinha desempenhava no litoral, e com especialistas nas áreas da geodesia e da geografia. Esta cooperação passava mesmo pela partilha de equipamentos e meios de transporte, pressupondo naturalmente um trabalho de equipa no terreno, com uma duração média de 3 a 4 meses, dependente tanto da disponibilidade dos meios técnicos e humanos, quanto das condições climáticas que impunham que a maioria dos trabalhos fosse desenvolvida na estação seca.

Para além destas condicionantes, a Comissão teve ainda de enfrentar outro tipo de problemas, mais relacionados com a situação de agitação política e social que se vivia em certas áreas, e viu muitas vezes o seu trabalho técnico interrompido por os seus membros serem solicitados para outras ações, principalmente de natureza diplomática, como no

caso da participação nas comissões de delimitação de fronteiras ou em negociações de paz.

Porém, e apesar de terem contribuído para alguma lentidão na prossecução dos trabalhos, estas contingências não interferiram na qualidade do trabalho da Comissão, sempre pautado pelo registo minucioso dos vários elementos que identificam e caracterizam a costa de Moçambique. E justamente um dos aspetos mais significativos que foi registado foi, à semelhança do que ocorrera nos séculos anteriores, o processo de alteração do litoral, designadamente o de assoreamento dos rios e de erosão marítima associado à presença ou ausência de outros elementos, como sejam, por exemplo, os faróis.

De acordo com a documentação de arquivo, o primeiro farol desta costa foi construído no Delta do Zambeze, mais precisamente na margem esquerda do estuário do Inhamissengo; sendo a sua localização confirmada por António Morais Sarmiento numa carta de 1890. Curiosamente, 3 anos depois já não há qualquer referência à sua existência e apenas, episodicamente, se indica a sua primitiva localização em área que a partir de 1893, se identifica como tendo sido “corroída pelo mar”. O facto de Augusto de Castilho, em 1884, referir para as mesmas coordenadas, não um farol, mas um mastro de bandeira, faz supor que a sua construção deve ter ocorrido entre 1884 e 1890, tornando evidente que o curto período da existência deste farol testemunha não só a rapidez do avanço das águas do mar e as consequentes alterações que ocorrem nesta costa, como denuncia que mesmo uma sistemática e continuada observação da costa não anula a possibilidade do erro.

Enquanto capitão da Marinha e mesmo antes da existência da Comissão de Cartografia, Augusto de Castilho foi responsável pelas missões de reconhecimento do Delta do Zambeze, com particular incidência nos Rios Inhamissengo, Luabo e Chire, de que resultou a convicção de ser o Inhamissengo a melhor entrada do Zambeze e poder vir a ser a alternativa ao porto da foz do Chinde que, no terceiro quartel do sec. XIX, apresentava já sinais visíveis de assoreamento. Porém, no final dos anos 80, não lhe subsistiam quaisquer ilusões quanto a qualquer um destes rios. O processo de alteração do perfil da costa e das embocaduras dos rios em todo o delta do Zambeze fazia-se com uma tal rapidez que, dois anos eram mais do que suficientes para alterar drasticamente a estrutura de todo o delta, que apresentava então mais de 200km de linha de costa inteiramente cobertos de mangal.

Do seu relatório, em 1869, transparece uma certa impotência para lutar contra esta situação e uma profunda insatisfação pelo trabalho desenvolvido. Começara por usar as cartas portuguesas de 1861, cotejara-as com as do Almirantado inglês de 1858 e concluíra que de pouco ou nada lhe serviriam pois não correspondiam em nada à realidade. Empenhou-se em corrigi-las, de acordo com os reconhecimentos que ele próprio dirigira e via-se na necessidade de concluir que também as suas cartas, dentro de dois ou três anos, não teriam, como as anteriores e pelas mesmas razões, qualquer utilidade.

Mau grado ser esta uma situação característica de toda esta costa, Augusto de Castilho estava justamente a trabalhar na zona mais sensível e onde estes processos se manifestam de forma mais dramática; sendo que, noutros pontos da costa e ainda que não negligenciando a necessidade de reconhecimentos sistemáticos e cotejo permanente com dados de outros levantamentos, se tornava imperioso um maior grande rigor no registo dos sinais, sobretudo quando em causa estavam barras e bocas de rios ou áreas que apresentavam maior sensibilidade a variabilidades sazonais.

Esta reconfirmação, exigia um acompanhamento dos trabalhos que obrigava à presença de técnicos no terreno que pudessem assegurar uma atualização continuada de dados que fosse permitindo a correção das cartas o que, dadas as contingências técnicas e humanas e especificidades da costa, nem sempre deu os resultados esperados, como se depreende do relatório de António Enes sobre a Beira, em 1893, onde se lê:

“Subi o Pungue, a encalhar onde as cartas marcavam o fundão, porque o haviam entulhado as areias movediças do leito; deixei lá um ferro de escalare enleado em fâchinas; observei os bancos onde já se tinha perdido um vapor da Companhia de Moçambique... E durante duas horas tentei de balde, a toda a pressão, navegar contra a maré de enchente. Fui ao Busi, profundo e estreito, a bater com as pás das rodas... o raizame do mangue, e à saída espetei-me numa coroa de areia

(...)

Encontrei, pois, as vias fluviais entupidas, torcidas e retorcidas, atravancadas por bancos e dificultadas por violentas correntes...”⁵

Ainda neste contexto, as estruturas de vegetação e as árvores isoladas foram, incontestavelmente, os sinais aos quais se prestou mais atenção.

Prosseguindo a tradição dos roteiros e diários de navegação, registou-se a flora e a vegetação ao longo da costa e da foz dos rios com particular acuidade, enquanto se identificaram e desenharam cuidadosamente as árvores isoladas, quando tidas por identificadoras de locais ou referenciais a ter em conta na aproximação a certas áreas.

Os cartógrafos dos finais do séc. XIX, revelaram-se observadores atentos desta diversidade florestal. Espécies como as casuarinas, as palmeiras e os coqueiros, ou ecossistemas como os mangais ou as lagoas costeiras, foram frequentemente referenciados para áreas específicas. No primeiro caso foram quase sempre consideradas como “conhecenças” da costa e por isso designadas como “árvores notáveis”, tornando-se particularmente importante retificar esta informação em caso de desaparecimento, sob pena de induzir em erro o navegador menos avisado. Quanto aos ecossistemas, as principais referências polarizam-se em torno dos mangais, bordejando estuários, deltas e estendendo-se por vezes vários quilómetros no *hinterland* das zonas costeiras da região central, ainda que adquira também particular importância a identificação de juncais e canaviais, nas

⁵ A. ENES (1946), *Moçambique*, AGU (4º Ed.): 13-14.

margens dos rios e lagoas, sobretudo quando podem interferir, mesmo que pontualmente, com a navegação fluvial.

Para lá destas situações e sempre que não foi possível precisar as espécies existentes em cada zona, procurou-se uma aproximação à sua forma, recorrendo-se a esboços de aspetos particulares da vegetação que, como por exemplo, a copa das árvores – irregular, redonda, triangular – permitem perceber as variantes regionais e servir assim de suporte a estudos futuros no âmbito desta temática. Por outro lado, e para os que sistematicamente se repetiam, cedo se foram fixando e constituindo legendas hoje padronizadas e facilmente reconhecidas por qualquer um nos mapas modernos.

Nota final

Nos finais do século XIX, e salvo raras exceções, como é o caso da costa entre o Cabo S. Sebastião e Moebase que por falta de meios financeiros e de equipamentos específico só na segunda metade do século XX seria devidamente cartografada⁶, toda a costa de Moçambique havia sido sujeita a reconhecimentos sistemáticos que resultaram numa cartografia de grande precisão e detalhe, como testemunham as 24 cartas publicadas entre 1885 e 1899, com indicadores significativos sobre características e particularidades da região e que constituem a base de toda cartografia moderna posterior.

Neste contexto, um dos principais contributos da análise desta documentação pode ser a possibilidade de mapeamento da região costeira, refletindo as alterações ambientais em curso, mas ainda sem o impacto decorrente da grande pressão humana a que estas áreas foram sujeitas nos finais do século XX.

Como para qualquer mapa, cada uma destas cartas tem um mundo de informações a desvendar. Um mundo que o cartógrafo organizou de acordo com as missões de que ia incumbido e dos objetivos últimos a que cada carta deveria dar resposta. Contudo, independentemente da maior ou menor precisão cartográfica, qualquer um destes mapas pode ser analisado enquanto documento escrito e, conseqüentemente, as respostas que esperamos encontrar dependem, em última instância, de nós próprios, dos nossos objetivos e em função de situações atuais que procuramos compreender numa perspetiva histórica. Neste sentido, cada uma das cartas deste Arquivo é uma pequena mas importante peça da nossa História, da História da Cartografia Portuguesa, da História de Moçambique e da costa Sul-Oriental Africana.

⁶ IHP, *Relatório resumo dos trabalhos da Missão Hidrográfica de Moçambique, desde 1930 a 1940*. Setembro de 1940: 9-10

A MULETA E A TARTARANHA (SÉCULOS XV-XX)

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 5 de abril

1. Introdução

A muleta, ex-libris e figura emblemática do Seixal e do Barreiro, praticava a pesca de arrasto pelo través, largando a rede, chamada tartaranha, por barlavento, e deixando-se abater atravessada ao vento e à corrente. Na descrição de A. A. Baldaque da Silva¹ tem “*o velame distribuído de maneira que possa haver uma fácil compensação de forças segundo a direção e a maior ou menor intensidade do vento e das correntes*”, deitando à proa e à popa dois compridos paus, os botalós, que servem para amurar e caçar as velas, e ao mesmo tempo para nas extremidades amarrar os alares da rede.

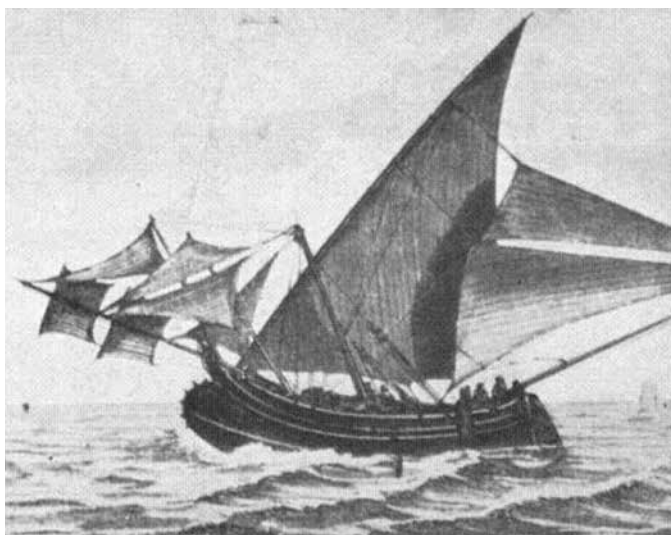


Figura 1. Muleta, 1895².

Era unanimemente considerada muito antiga, de origem grega, fenícia ou normanda. O nome derivaria da típica armação evocando a muleta dos toureiros.

¹ *Estado actual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 299.

² A.A. Baldaque da Silva, “A muleta de pesca”, *Arte Portuguesa*, Ano I, nº 5, maio 1895, pp. 98-102.

Num artigo publicado há 30 anos³ tentei demonstrar que:

- O arrasto pelo través praticava-se em França com uma embarcação chamada *tartane* e uma rede também chamada *tartane*;
- A rede recebeu em Portugal o nome de tartaranha e está documentada desde o séc. XV;
- A palavra *muleta* apareceu no séc. XVI como designação genérica de várias embarcações;
- Na segunda metade do séc. XVII, uns franceses introduziram em Portugal um novo modelo de *tartane*, a pescar com rede tartaranha;
- A muleta do Seixal e do Barreiro não é portanto anterior ao séc. XVII. É, na origem, uma *tartane* francesa, que terá depois recebido alterações de maior ou menor amplitude.

Esta nossa opinião foi citada por Octávio Lixa Filgueiras⁴, conceituado especialista no âmbito das embarcações tradicionais, mas ignorada nas várias obras que entretanto se foram publicando. Vou agora retomar e desenvolver o tema.

2. A Pesca de Tainha (Muge)

A palavra *muleta* deriva do latim *muletta* (tainha, muge), *mulet* e *mulette* em francês, *mullet* em inglês, *muge* em provençal; em latim, também *mugilis*. “*Mulletus, Piscis quem nostri Mulet vocant, Latini Mugiles*”⁵. Francesco Maurolico, de Messina (Itália), num manuscrito redigido em latim (*De piscibus siculis*, 1543) menciona a pesca de *mulettas* (tainhas, muges)⁶. Na Itália, também *muggine* ou *muggini*⁷. *Mulet* era também em França uma embarcação fluvial⁸.

Eram várias as espécies de mugilídeos/muges abundantes em Portugal (tainha, fataça, negrão, garrento, mogueira, liza, etc.), que habitavam ou entravam nos rios em

³ Fernando Gomes Pedrosa, “A muleta da tartaranha”, *Revista da Armada*, n.º 164, maio 1985, pp. 10-12.

⁴ “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo tanto de carga e transporte como de pesca, por João de Souza, lente d’arquitectura naval e desenho da Companhia de Guardas Marinhas””, Lisboa, Academia de Marinha, *Memórias*, vol. XII, 1983, e “Património Naval – Valores”, in *Actas do Seminário pescas e navegação na História de Portugal (sécs. XII a XVIII)*, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, vol. VI dos Cadernos Históricos, p. 51.

⁵ Charles Du Cange, *Glossarium Ad Scriptores Mediae et Infimae Latinitatis (...)*, Frankfurt, 1710 (1ª ed. 1678), tomo III, p. 767.

⁶ Maria Lucia De Nicolò, *Il Mediterraneo nel Cinquecento tra antiche e nuove maniere de pescare*, Museo della Marineria, Washington Patrignani, Pesaro, Abril 2011, p. 7 (https://www.academia.edu/3416743/Il_Mediterraneo_nel_Cinquecento_fra_antiche_e_nuove_maniere_di_pescare), visto 5.2.2014).

⁷ Étienne de Lacépède, *Histoire naturelle des poissons*, tome 5, Paris, Plassan, 1802, p. 386.

⁸ Claude-Gaspard Bachet, *Recueil de diverses relations des guerres d’Italie, ès années 1629, 1630 et 1631*, A Bourg en Bresse, Iean Bristol, 1632, p. 13.

cardumes enormes. O seu valor comercial desceu muito em tempos recentes, por causa da poluição, mas antes foram das espécies mais pescadas e comercializadas. Adaptavam-se bem aos métodos de conservação então praticados, a salga, a secagem e a fumagem, mantendo-se em bom estado mais tempo do que outras espécies⁹, e facultavam pescarias tão importantes que atraíam mercadores estrangeiros: em 1460, os Italianos Lourenço Berardi e Giovanni Morosini participavam em Portugal na pescaria de muges (“*peschiera demugini*”)¹⁰. *Albur* era o nome que se dava na Andaluzia às várias espécies de mugilídeos/muges. Em Sevilha, cada libra de *albur* devia ser vendida ao mesmo preço que a libra de carneiro, estabelece uma ordenança de 1527, confirmando outra mais antiga¹¹.

As Cortes de 1433 pediram a revogação da ordem de D. João I que proibira a pesca de sáveis e muges aos que a não tomassem de arrendamento¹². O sável era a mais importante pescaria fluvial. A tainha (muge) não era menos importante e até justificava viagens à Terra Alta, Arguim e Cabo Branco, na costa ocidental de África. Em 1593 pagava-se na Casa do Pescado de Lisboa a sisa da tainha salgada da Terra Alta¹³. Em 1603 a Casa de Bragança obtém uma sentença contra o conde de Atouguia sobre a dízima da tainha que vem do castelo de Arguim e costa¹⁴. Salgava-se e secava-se ao sol, como se fazia ao bacalhau na Terra Nova, diz Nicolay d’Arfeville em 1582, referindo-se a caravelas da Galiza que iam ao Cabo Branco pescar “*chiens de mer & des mullets, et autres poissons*”¹⁵. “*Chiens de mer*” são várias espécies de tubarões.

3. A Tartana e a Tartaranha

A pesca de arrasto pelo través será de origem francesa, da Provença, no Mediterrâneo, zonas de Agde, Martigues, Marselha, e fazia-se com um barco chamado tartane e

⁹ George Louis Faber, *The fisheries of the Adriatic and the fish thereof. A report of the Austro-Hungarian Sea-Fisheries*, London, Bernard Quaritch, 1883, p. 81.

¹⁰ Virgínia Rau, “Bartolomeo Di Iacopo Di Ser Vanni, mercador-banqueiro florentino ‘estante’ em Lisboa nos meados do séc. XV”, in *Do Tempo e da História*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 1971, p. 103.

¹¹ *Recopilacion de las ordenanças de la muy noble y mui leal cibdad de Sevilla (...), 1527*, Universidad de Sevilla, A Res. 17/3/01, fl. 137, em *Fondos digitalizados de la Universidad de Sevilla*.

¹² Alberto Iria, *O Algarve nas cortes medievais portuguesas do século XV (subsídios para a sua história)*. I. 1404-1449, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1990, p. 39; Armindo de Sousa, “As cortes de Leiria-Santarém de 1433”, in *Estudos Medievais*, n.º 2, Porto, 1982, pp. 71-224, p. 141; Margarida Garcez Ventura, “Ar, sol, vento, água e mar’: reflexões sobre o uso de alguns bens no final da Idade Média”, *XII Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 2015, pp. 265-276, p. 268.

¹³ Francisco Carneiro, “Relação de todas as rendas da Coroa deste Reyno de Portugal (...)”, ano de 1593, ed. Francisco Mendes da Luz, separata do *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XIX, 1949, p. 33.

¹⁴ Manuel Inácio Pestana, *A reforma setecentista do Cartório da Casa de Bragança*, Lisboa, Fundação da Casa de Bragança, 1985, p. 294.

¹⁵ *Extraict des observations de Nicolay d’Arfeville, Daulphinois, premier cosmographe du roi, faictes durant ses navigations, touchant la diversité des navires (...)*, 1582, Bibliothèque Nationale de France, Département des manuscrits Français, 2008, p. 11 (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b9062297k>).

uma rede também chamada tartane. O documento mais antigo é de 1301: “*et protenditur usque ad Canalem veterem ubi applicant tartanae*” E logo a rede foi considerada prejudicial porque, arrastando pelo fundo, com malhas estreitas, destruiria os peixes miúdos e as crias. Em 1337 os pescadores do Siniscalcato de Beaucaire (Provença) insurgiram-se contra “*los pescadors de las tartanas*” alegando que destruíam o peixe. Foi nesse ano proibida desde a Páscoa até à festa de Todos os Santos¹⁶.

A rede tartane recebeu cá o nome de tartaranha. Tartaranha é ave de rapina, semelhante ao açor¹⁷, ou a fêmea do tartaranhão, espécie de falcão¹⁸, e tartane é, em provençal moderno, o significado de falcão¹⁹. Foi a primeira rede de arrasto proibida em Portugal. Uma carta régia de 10 de Abril de 1470 informa que os vereadores, procurador e procuradores dos mesteres da cidade de Lisboa se haviam queixado dos pescadores das tartaranhas, por usarem nas redes malhas “*tão miúdas que não escapava delas a criação nova, de que nascia a falta que aí há de pescado*”, e determina que “*não usem redes miúdas senão pela guisa que até agora usaram*”²⁰.

Era especialmente vocacionada para o peixe areado (azevias, linguados, solhas) e também capturava outras espécies que encontrasse desde o fundo do mar até à superfície. Levava cortiças ou outros flutuadores na tralha superior e pesos (chumbos, barros ou pedras) na parte inferior, onde se encontra o saco, destinado a aprisionar o pescado. O saco pode exercer maior ou menor pressão sobre o fundo do mar conforme a quantidade de flutuadores e pesos que leva. Em 1769 Duhamel Du Monceau²¹, ao descrever a rede equivalente usada em França, a tartane, informa que os pescadores colocam mais ou menos cortiças, chumbos e pedras, conforme a natureza do fundo e a pressão que pretendem que o saco exerça sobre ele. Se o fundo é de areia, normalmente forte, duro e unido, e no qual se escondem os peixes planos, como as azevias, os linguados e as solhas, metem mais chumbo, para os obrigar a deixar o fundo e nadar. Outras vezes guarnecem com muita cortiça (40 a 50 libras) a parte alta da rede e, na parte baixa, só pedras de 8 a 10 libras, de braça a braça; assim a rede flutua a meia-água ou pelo menos carrega pouco sobre o fundo. Por isso, no estuário do Tejo, à volta de 1620, apesar de estarem proibidas as tartaranhas, todos os anos pela Quaresma, período de jejum rígido, algumas iam pescar azevias e linguados para o rei que estava em Madrid. “*Trata-se de pescar para Sua*

¹⁶ *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò*, Museo della Marineria, Washington Patrignani, Pesaro, 2013, pp. 9, 11 (<http://www.academia.edu/3416561/Tartane>), visto 29.5.2013.

¹⁷ Rafael Bluteau, *Vocabulário Portuguez e latino (...)*, vol. VIII, Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1721, p. 55.

¹⁸ Germà Colón, “Del ave a la nave: deslinde de una metáfora”, *Zeitschrift fur romanische philologie*, LXX-XIX, 1973, pp. 228-244, citado em *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò (...)*, p. 8.

¹⁹ Mario Marzari, *La tartana chioggiotta* (http://www.pietrocrisini.com/tartana_chioggiotta_storia.htm), s. d., visto 11.6.2013).

²⁰ *Livro das posturas antigas*, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 219.

²¹ *Traité général des pesches et histoire des poissons (...)*, Paris, 1769, première partie, seconde section, p. 156.

Magestade pescado das azevias e linguados, para seu comer da quaresma, que se lhe enviam todos os anos”, esclarece a câmara de Lisboa em 7 de Março de 1620²².

A tartaranha documenta-se desde 1470, mas já estará num sumário das mercadorias isentas ou sujeitas em Lisboa aos direitos reais e municipais (séc. XIV ?), que contém o “*Título do ramo da pescaria da messa, qual pescado a ela pertence (...) título do ramo das azevias e linguados (...) título do ramo das chinchas (...)*”²³. Estará na parte ilegível a seguir a “*azevias e linguados*”.

Uma carta régia de 6 de novembro de 1487 determina que não haja taxa no pescado dos pescadores do alto, de Lisboa. Outra de 28 do mesmo mês e ano acrescenta: “*que os pescadores do alto vendam sem taxa nem peso, e que as posturas da taxa se entendam somente nos pescadores do rio, das chinchas e tartaranhas*”²⁴. Taxa é o preço de venda estabelecido pelo almotacé. O alto (mar alto), considera-se actualmente que começa a determinada distância da costa. Não era assim naquela época. Em Lisboa, a pesca do alto era a que se fazia da barra para fora.

A rede chinha foi tão dominante em Lisboa que os pescadores eram designados, genericamente, “linheiros” ou “chincheiros”, consoante trabalhassem com linha e aparelhos de anzol, ou qualquer tipo de rede (emalhar, arrasto, cerco ou outras). Em 1552, diz João Brandão²⁵: andam neste rio 15 chinchas “*e em cada chinha oito homens, os quais andam a pescar aos misteres, ou seja, ora de enviadas, ora de tartaranhas*”. Enviadas são as embarcações que transportam o pescado para os locais de descarga. Estas chinchas são embarcações que normalmente pescam com as redes chinchas mas aqui estão com tartaranhas. São frequentes os fenómenos de extensão semântica que atribuem à embarcação o nome da rede. Em Alfama, os linheiros e os chincheiros tinham confrarias separadas, em templos diferentes: os linheiros, a confraria do Espírito Santo, na igreja de São Miguel; os chincheiros, a confraria de Nossa Senhora dos Remédios, na ermida dos Remédios. Os linheiros, que pescavam com linha e aparelhos de anzol, quando andavam no alto, isto é, fora da barra, eram ditos pescadores do alto ou altieiros. Chincheiros do alto eram os que pescavam no alto com redes (chinchas, tartaranhas, de emalhar ou outras). Em 1647, por ordem do rei, a câmara de Lisboa juntou as redes tartaranhas na ermida dos tartaranheiros, a de Nossa Senhora dos Remédios, em Alfama, para se verificar a malhagem²⁶. Esta ermida era a dos chincheiros, e nos chincheiros se incluíam os tartaranheiros.

Outra rede de arrasto para a praia muito mencionada na documentação relativa às tartaranhas é o chinchorro. Numa postura de 12 de outubro de 1591, a câmara de

²² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a história do Município de Lisboa*, 1ª Parte, tomo II, Lisboa, Typographia Universal, 1885, p. 431.

²³ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo I, Lisboa, Câmara Municipal, 1957, p. 54.

²⁴ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo III, Lisboa, Câmara Municipal, 1959, pp. 126, 128.

²⁵ *Tratado da magestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990, organização e notas de José da Felicidade Alves, p. 71.

²⁶ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 85-88.

Lisboa fixou a malhagem mínima dos chinchorros e de quaisquer outras redes, e impôs o emprego de bolas de barro cozido no lugar dos chumbos para não revolver o fundo nem apanhar criação miúda. As bolas de barro cozido, mais leves que os chumbos, fazem menos pressão sobre o fundo. A malhagem dos chinchorros era necessária, diz a câmara de Lisboa em 1610, “*por tomarem a ova e criação miúda (...) por os arrastarem pelo chão que estava debaixo da água e que era causa por onde se perdia a dita criação e ova*”²⁷.

Um alvará régio de 11 de julho de 1592 confirma uma postura da câmara de Cascais, de 12 de março de 1592, que proíbe às barcas tartaranhas navegarem de São Julião até ao Cabo da Roca, pelas muitas perdas e danos que causavam aos pescadores de Cascais²⁸.

A embarcação que pescava com a rede tartaranha foi nomeada de diversas formas: chinha (em 1552), barca (em 1592 e 1634), barco (em 1615 e 1618), tartaranha (em 1646 e 1658) ou chinchorro (em 1686). Entretanto, surgiu no séc. XVI a designação muleta aplicada a barcos fluviais. Processos da Inquisição de 1550 mencionam a muleta em Lisboa²⁹. Diz Fernando Oliveira³⁰ numa obra escrita talvez entre 1570 e 1580: “*Os barcos de samtarem aleuantão agora mays as cabeças, & mudão os nomes de ceruilhas em muletas: isto de quatro dias pera caa (...)*”. Um manuscrito português anónimo, redigido entre 1560 e 1579, relata a perda do castelo de Santa Cruz do Cabo de Gué em 1541: alguns portugueses fugiram a nado e os mouros perseguiram-nos em duas zavras, com cinco homens cada; estas zavras eram “*à maneira de muletas*”³¹.

4. O Regimento dos Barqueiros (1572)

O regimento dos barqueiros, de 1572³², menciona as muletas e outras embarcações fluviais no transporte de mercadorias e pessoas no rio Tejo. É longo, com muitos parágrafos, e compila normas de diferentes datas. No parágrafo 19, os batéis que atravessarem o rio de Lisboa para Almada não levarão mais que 8 pessoas, mas o parágrafo 61 autoriza 12. As embarcações maiores são as barcas e os caravelões, obrigadas a trazer agulha de marear, “*e isto se não entenderaa nas muletas e bateis pequenos*”. Todas as muletas são de carga, nenhuma de pesca.

²⁷ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. II, pp. 427-428.

²⁸ Ferreira de Andrade, *Cascais - Vila da Corte. Oito séculos de história*, Cascais, Câmara Municipal, 1964 (Reimpressão em fac-símile, Município de Cascais, 1990), p. LXXVI.

²⁹ Ana Cannas da Cunha, *A Inquisição no Estado da Índia. Origens (1539-1560)*, Lisboa, Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 1995, p. 60.

³⁰ *Livro da Fábrica das Naus*, Macau, Academia de Marinha e Museu Marítimo de Macau, 1995, p. 76.

³¹ Pierre de Cénival, *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir): texte portugais du XVIIe siècle*, Paris, Paul Geuthner, 1934, p. 114.

³² *Livro dos regimentos dos officiaes mecânicos da mui nobre e sempre leal cidade de Lisboa (1572)*, publicado e prefaciado por Vergílio Correia, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1926, pp. 192-204, e transcrito em António J. Nabais, *História do concelho do Seixal 2 – Barcos*, Câmara Municipal do Seixal, 1982, pp. 91-98.

Os parágrafos 21 e 36 não são de fácil interpretação.

21 - *Item toda a barca, carauellão, muleta, e batel pequeno de vela latina que nauegar neste rio serão obrigados os arraizes e barqueiros delles e desde primr.º dia de outubro ate fim de março de cada hum anno trazerem carregadeiras nas vergas, porque muitas vezes acontecem grandes desastres por não poderem amainar saluo se trouxerem brouzo, cõ sua roldana na cabeça do mastro (...), o que assi mandão por se lhe não poder dar outra ordem sobre o virar sobre o masto.*

Carregadeiras são os cabos que reduzem a área das velas diminuindo assim a acção do vento. O termo “brouzo” só aparece aqui, não voltará a estar documentado. Marcos Cerveira de Aguiar, à volta de 1640, diz que a cabeça do mastro é o calcês, o qual, nas embarcações grandes, tem duas rodas, por onde passam as ostagas, “*que são as cordas que se amarram nas vergas*” para as içarem e amainarem. Mas o calcês podia ter apenas uma roda, nas embarcações pequenas. «*Quatro modos há de laborarem as ostagas. O primeiro, que usamos, é por calcês, que é o que atrás fica mostrado, onde cursam uma ou duas rodas, pelas quais laboram as ostagas. Do segundo também usamos, que é por cacholas, à falta de calceses, pondo por baixo dos vaus unidos ao mesmo mastro uns cunhos, entre os quais e os mastros andam duas rodas, por onde passam as ostagas. Outros põem sobre as cabeças dos mastros uns cepos (...)* Outros costumam pôr por baixo deste cepo dois moitões em alças de ferro pelos quais andam as ostagas (...)»³³. Portanto, o “brouzo cõ sua roldana na cabeça do mastro” não é o calcês, mas será a “cachola” ou o “cepo”. Na mesma época, Jerónimo Osório menciona a alça ao descrever a caravela latina: não “*tem cestos de gávea nem as vergas fazem ângulos rectos com os mastros, mas pendem obliquas duma alça, que as segura por baixo da cabeça do mastro (...)*”³⁴.

36 – *Item que as muletas que atrauessarem este rio de huma banda a outra não tragão outra vella se não redonda para segurança da gente por não poderem virar por dentro como fazem os carauellões e barcas grandes, porque por as ditas muletas trazerem as vellas doutra maneira dão por dauante cõ a vella sobre o masto e se perdem, e a verga das taes muletas não seraa mais comprida do que for a muleta de roda a roda, e para serem mais seguras trarão sempre traquete, e querendo as ditas muletas nauegar por este rio sem gente e sem carga poderão trazer sua vella latina ou redonda, e não nauegarão sem lastro (...).*

As muletas com pano latino não podem “*virar por dentro*” como fazem os caravelões e barcas grandes, “*porque por as ditas muletas trazerem as vellas doutra maneira dão por dauante cõ a vella sobre o masto e se perdem*”. “*Dar por davante*” é conceito antigo

³³ Marcos Cerveira de Aguiar, *Aduertências de naueguantes*, Biblioteca Nacional (Lisboa), FR.1228, fls. 57-58 v., 61, 70 v (<http://purl.pt/13862>).

³⁴ *Da vida e feitos d'el rei D. Manuel (...)*, por Jerónimo Osório, bispo de Silves, vertidos em português pelo padre Francisco Manuel do Nascimento, tomo I, Lisboa, na Impressão Régia, 1804, p. 193.

correspondente ao moderno “*virar por davante*”³⁵. Trata-se de “*virar de bordo*”, passando com a proa pela linha do vento, até o receber do bordo oposto. Se o vento vinha de bombordo passa a vir de estibordo. Durante a manobra a vela passa de um bordo ao outro. Depreende-se que nas muletas não se conseguia passar a vela de um bordo ao outro porque ela dava “*sobre o mastro*”. Este regimento dos barqueiros chama também à manobra de “*dar por davante*”, “*virar por dentro*”, que significaria aproximar a proa da linha do vento. Restava a outra maneira de virar de bordo, “*virar em roda*”, que consiste em passar com a popa pela linha do vento. Para interpretar este texto, Hernâni Amaral Xavier³⁶ recupera uma velha questão que tem dividido os estudiosos: se as velas latinas das caravelas eram içadas entre os ovéns e o mastro ou por fora dos ovéns. E conclui que os caravelões e barcas grandes as içavam entre os ovéns e o mastro, enquanto na muleta era por fora dos ovéns. Parece uma interpretação muito arriscada.

As “*muletas que atravessarem este rio de uma banda a outra não tragam outra vela senão redonda para segurança da gente (...) e para serem mais seguras trarão sempre traquete (...)*”. Isto é, dois mastros com velas redondas, grande e traquete. A “*verga de tais muletas não será mais comprida do que for a muleta de roda a roda (...)*”. Nas ilustrações conhecidas a muleta, tal como a caravela latina, apresenta sempre uma verga muito comprida, com vela de grandes dimensões. Quanto à obrigatoriedade de a muleta trazer lastro, dirá A. J. Pinto Basto³⁷: “*O fundo das muletas é chato; dão-lhe estabilidade a sua grande boca e o lastro de pedra e cal que trazem no fundo*”.

Este regimento dos barqueiros vigorou, em parte, durante muito tempo. Ainda em 1703, uma consulta da câmara de Lisboa tem anexa a cópia duma postura onde se lê: “*(...) as muletas que atravessarem o rio de uma para outra banda não trarão outra vela senão redonda, para segurança da gente, em razão de não poderem virar por dentro, como fazem os caravelões e barcas grandes (...)*”³⁸. Outra questão que o regimento dos barqueiros de 1572 coloca é o emprego de termos técnicos vagos e imprecisos sem rigor. Repetidamente se diz que as embarcações maiores são as barcas e os caravelões; mais pequenas, as muletas e os batéis. Mas:

41 - *E o que os barqueiros leuarão de seu frete he o seguinte: Todos os barqueiros de Abrantes, Tancos, Punhete, Santarem, que desta cidade nauegarem para as ditas partes em muletas não leuarão mais de frete por a major muleta que seraa de dez moyos para cima que ate oito centos rs desta cidade ate Sanctarem, e de Sanctarem para cima leuarão aquillo porque se*

³⁵ José Manuel Malhão Pereira, *Norte dos pilotos, guia dos curiosos. Um livro de marinaria do séc. XVIII*, Ericeira, Mar de Letras, 2008, p. 147.

³⁶ “Ainda a manobra das velas latinas nas caravelas do Atlântico”, *I Simpósio de História Marítima*, Dezembro de 1992, Lisboa, Academia de Marinha, 1994, pp. 351-363.

³⁷ “As embarcações que navegam no Tejo”, *Revista do Exército e da Armada*, vol. I, Lisboa, 1893, p. 508.

³⁸ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. X, p.176.

concertarem cõ as partes, e das outras muletas mais pequenas leuarão daqui a Sanctarem outrossi aquilo porque se concertarem cõ as partes cõtanto que não chegue aos oito centos rs.

Aqui, todas as embarcações que transportam mercadorias e pessoas são muletas, umas maiores e outras mais pequenas. Isto é, as barcas, caravelões e batéis são agora “muletas”. Isto entende-se melhor nas seguintes posturas do *Livro de registo das posturas* do concelho de Alverca, não datado, mas que será da segunda metade do séc. XVIII:

- *Nenhum barco, nem bateira poderá levar pessoa, nem outra qualquer couza, que tocar ao barco da carreira, sem que primeiro o Arraiz da Molleta seja pago do seu frete, salvo for, depois do barco da carreira ser partido. Sob pena de pagar o que ganhar ao Arrais, e para o Conselho duzentos réis;*
- *Postura dos barcos de Carreira. Todos os barqueiros desta Villa, que estiverem obrigados à carreira, servirão este povo cada qual uma semana, como hé costume, indo todos os dias à Cidade de Lisboa (...) E os ditos barqueiros serão obrigados, indo a moleta de noute, estarem em sendo noute no barco para tomarem entregue do fato dos passageiros, até que o barco saya do esteiro (...)*³⁹.

As posturas estão redigidas em termos vagos e imprecisos como é costume. Depreende-se que “*molleta*” é o nome que se dava ao barco da carreira. Havia barcos e bateiras, entre os quais se indicava em cada semana um para fazer a carreira até Lisboa. Esse passava a ser, durante uma semana, a “*molleta*” da carreira.

5. A Muleta Pequena

Numa petição de 1596 os barqueiros de Santarém dizem que o rio está muito assoreado e já não há caravelões e barcas grandes, mas apenas batéis e muletas, de menor porte⁴⁰. Em 1620 Nicolau de Oliveira⁴¹ indica em Lisboa “*muitos barcos pequenos a que chamamos moletas, que de contínuo pescam no rio*”. E pequenas também eram as muletas que em 1611 transportavam mercadorias de Lisboa para Alcochete. Os fretes eram: barca grande, das maiores, 1\$200 réis; “*e sendo muleta, ou outra embarcação igual*”, 500 réis⁴². O regimento das dízimas do pescado da Casa de Bragança (13 de novembro de 1633) refere as “*muletas de sardinha do rio*”⁴³.

³⁹ Anabela Silva Ferreira, *Casa da Câmara de Alverca. Conhecer a sua história, valorizar um património (1755-1855)*. Dissertação de mestrado em estudos de património, Universidade Aberta, Lisboa, 2007, Anexo, pp. 46, 51, 52 (<http://hdl.handle.net/10400.2/689>).

⁴⁰ Maria Ângela Rocha Beirante, *Santarém Quinhentista*, Lisboa, ed. Autora, 1981, p. 154.

⁴¹ *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Imprensa régia, 1804 (1ª ed. 1620), p. 170.

⁴² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, p. 228.

⁴³ Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, Manuscritos da série vermelha, n.º 275.

A muleta é, pois, uma embarcação tendencialmente pequena, mas um parecer de Leonardo Turriano, “*engenheiro mayor de Portugal*”, em 1624, prevê a ida de muletas de Lisboa ao rio Guadalquivir e a Sevilha, e equipara-a a navios de Flandres e de Itália que também lá vão. O parecer é sobre a navegação do rio Guadalete ao Guadalquivir e a Sevilha: um canal tem “*doce pies de fondo, treinta de ancho en la superficie baja, y cuarenta en la mas alta del agua, con cinco de escarpa, que basta para dos barcos masteleros poder navegar sin estorbarse, especialmente para la navegación de barcos chatos que nadan en poco agua, como son los de Flandes y de Italia, y las muletas de Lisboa*”⁴⁴. A muleta é um “*barco chato que nada em pouca água*”, isto é, tem pequeno calado.

O padre Manuel Godinho, que veio da Índia em 1663 e dois anos depois publicou em Lisboa um relato dessa viagem, menciona as terradas e terranquís. Ao descrever o porto de Congo, no Golfo Pérsico, terradas “*são as embarcações daquele estreito, a modo de muletas do Tejo*”. Em todo o “*Sino [Golfo] Pérsico não navegam os que povoam seus portos e praías mais que em terradas e terranquís, que são uma certa casta de barcos, como muletas, mas mais largos e sem quilha; a proa tem baixa, e a poppa demasiadamente alta: sobre ella poem huma charola em que cabe uma cama; o leme se governa por uns cordéis, que lhe vem sair a meio da terrada (...) são de um só mastro; a vela latina; esta tiram totalmente da verga todas as vezes que o vento se muda, por não a saberem virar de outro modo; tem remos (...)*”. E acrescenta: as terradas são baixas e sem coberta⁴⁵. Sobre as terradas do Golfo Pérsico, R. Morton Nance⁴⁶ mostra uma embarcação com o leme à popa manobrado do interior por meio de talhas ou gualdropes, ou, como diz o padre Manuel Godinho, “*o leme se governa por uns cordéis, que lhe vem sair a meio da terrada*”.

Outras informações são vagas e não permitem tipificar a embarcação: as terradas “*são como barcas de Alcochete*”⁴⁷; são “*uns barcos grandes de que pelejam 25 a 30 homens*”⁴⁸. Diz o embaixador Garcia de Silva y Figueiroa à volta de 1620: no mar da Pérsia há corsários que andam em terradas, que são “*embarcaciones estrechas y por esto mal siguras y ligeras nauegan con velas latinas muy grandes y remanse con doce o quinze remos por banda*”⁴⁹.

⁴⁴ *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. V, Madrid, Viuda de Calero, 1844, p. 191.

⁴⁵ *Relação do novo caminho que fez por terra e mar, vindo da Índia para Portugal no ano de 1663, o Padre Manuel Godinho da Companhia de Jesus*, 2.^a ed., Lisboa, Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Úteis, 1842 (1.^a ed., Lisboa, 1665), pp. 104, 107, 109.

⁴⁶ “Terradas and Talismans”, *The Mariner’s Mirror*, London, The Society for Nautical Research, vol. 4, n.º 1, 1914, p. 5, fig. 2.

⁴⁷ Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5.^a edição conforme a 2.^a edição de 1576, prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973, tomo I, parte I, p. 141.

⁴⁸ *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos portugueses* (códice anónimo, Museu Britânico, Eger-ton 20, 901), introdução e notas de Luís de Albuquerque, sep. do Agrupamento de estudos de cartografia antiga, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1974, p. 164.

⁴⁹ *Relações de viagem feitas por ocasião da embaixada enviada por Filipe III de Espanha ao Xá da Pérsia, sendo embaixador D. Garcia de Silva Figueiroa*, fl. 10 (<http://purl.pt/16447/4>).

6. Os Pilotos da Barra

A tartaranha foi a primeira rede de arrasto proibida, no séc. XV, e continuou até ao fim, no séc. XX, por um lado rigorosamente proibida e por outro, perante a súplica dos pescadores, tolerada.

A palavra *muleta* aparece pela primeira vez a indicar a embarcação que pesca com tartaranha em documentos de 1634 e 1645. Em 1634, diz a câmara de Lisboa que a pesca com tartaranhas vai em grande excesso e “*já se não usa de outro modo de pescar, não só nas barcas, senão ainda nas muletas*”⁵⁰. Isto é, não só nas barcas, que são maiores, senão ainda nas muletas, mais pequenas. Em 4 de fevereiro de 1645, um almotacé viu junto à Torre de Belém duas “*muletas com redes tartaranhas*” e requisitou o auxílio de um grupo de soldados, o qual não só não cumpriu as suas determinações como ainda ofereceu resistência⁵¹.

No dia 14 de junho de 1646 o rei deu ordem a um dos vereadores da câmara de Lisboa para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha, e que se apregoasse logo, com pena de açoutes, irremissíveis, dinheiro e degredo que nenhuma pessoa, de qualquer qualidade que fosse, usasse das ditas redes e barcos de tartaranhas, nem tivesse em suas casas as tais redes, nem nas praias houvesse barcos com instrumentos de tartaranhas*”⁵². Até aqui a documentação conhecida só menciona a tartaranha no rio Tejo e na zona marítima adjacente. Esta ordem de 14 de junho de 1646, para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha*”, parece sugerir que já estaria no Sado e, eventualmente, noutras zonas do país.

Um ano depois desta ordem o rei, num decreto de 8 de junho de 1647, manda averiguar se, estando as tartaranhas proibidas há um ano, “*com este tempo que não pescaram tem crescido a criação do peixe*”. Respondeu a câmara de Lisboa em 8 de julho de 1647. Feita a averiguação, “*se achou que não seria conveniente que as tartaranhas pescassem neste rio, antes disso resultaria dano irreparável*”, porque, como as redes “*são apertadas e de arrastar, tomariam a criação e a ova de que ela procede, de maneira que em pouco tempo ficasse sem nenhuma o rio desta cidade*”. Só devem pescar nos meses que não são defesos e com a malha da bitola estabelecida, “*sem levarem as redes chumbadas mais que com bolas de barro cozidas, e as suas bóias de cortiça para ficarem sobre a água e não poderem arrastar. Conforme a isto se achou ser conveniente poder-se pescar livremente, sem exceção de ser tartaranha ou barca de Cascais, ou qualquer outra, porque a criação se não ofende mais que nos rios, e na costa se toma peixe de arribação e passageiro, que se nesta paragem se não tomar, se tomará nas de Castela, Galiza e costa de Barbaria*”. Da torre de São Julião “*para baixo*” (para fora) se possa pescar livremente. O rei, concordando, autoriza a pesca fora da barra⁵³. Os meses defesos eram março, abril e maio, correspondentes ao período de

⁵⁰ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. IV, p. 62.

⁵¹ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. IV, p. 579.

⁵² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, p. 35.

⁵³ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 77-80.

desova das espécies. As bolas de barro cozido, mais leves que os chumbos, fazem menos pressão sobre o fundo. Acrescenta a câmara de Lisboa: “*E estes pescadores são de utilidade à terra*”, não só por abastecerem de peixe a cidade de Lisboa, “*como por serem pilotos da barra que assistem às naus da Índia, às armadas de V. Magestade, e ainda às naus mercantes (...)*”⁵⁴. O rei, num alvará de 27 de setembro de 1647 confirma a autorização das tartaranhas fora da barra, “*havendo respeito ao que me foi representado por parte dos pescadores das tartaranhas, e por outro nome chincheiros do alto, e pilotos da barra*”⁵⁵.

Os pescadores das tartaranhas que andavam nas imediações da barra de Lisboa serviam de pilotos da barra. E assim continuaram até ao séc. XIX. Ainda em 1824, o primeiro Regulamento para o serviço de pilotagem da barra da cidade de Lisboa determina que “*só se admitirão para Pilotos da Barra aqueles que tiverem dez anos de prática sucessiva nos barcos de pescaria de barra em fora*”⁵⁶.

7. Tartanas na Pesca em 1650

Em 1650 ocorreu um grave incidente diplomático, no termo da guerra civil inglesa que opôs Carlos I ao parlamento, e que terminou com a execução do rei em Janeiro de 1649. Uma armada de parciais do rei veio refugiar-se no porto de Lisboa e o parlamento enviou outra para bloquear o Tejo. Esta armada do parlamento, que esteve junto à barra desde finais de março até finais de setembro de 1650, no dia 13 de junho apresou alguns barcos de pesca portugueses. Segundo uma fonte inglesa, eram 16, dois dos quais conseguiram fugir⁵⁷. Numa carta do rei de Portugal ao embaixador em Londres, de 7 de agosto de 1650, eram 14, que costumavam fornecer abastecimentos aos navios ingleses na barra de Lisboa⁵⁸.

No dia 24 de junho o rei D. João IV enviou cartas ao governador do Algarve e ao conde da Ericeira informando que os Ingleses apresaram umas tartanas que andavam a pescar⁵⁹. Ficamos assim a saber que andavam a pescar perto da barra de Lisboa pelo menos 16 tartanas, as 14 apresadas e as duas que conseguiram fugir. É a primeira vez que se tipifica a embarcação que pesca com rede tartaranha: é a tartana, tal como a tartana francesa que pesca com rede tartana. Até aí era dita barca, barco, tartaranha, chincha

⁵⁴ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. V, pp. 85-88.

⁵⁵ José Justino de Andrade e Silva (org.), *Colecção cronológica da legislação portuguesa, 1675-1683, e Suplemento à segunda série, 1641-1683*, Lisboa, Imprensa de J.J.A. Silva, 1857, p. 171.

⁵⁶ Decreto de 5.8.1824, *Gazeta de Lisboa* de 30.8.1824; Gabriel Lobo Fialho, “Pilotagem, uma arte ou uma ciência?”, Academia de Marinha, *Memórias*, vol. XVII, Lisboa, 1988, Anexo 3.

⁵⁷ R. C. Anderson, “The Royalists at sea in 1650”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 17, 1931, n.º 2, p. 145.

⁵⁸ Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l’Atlantique au XVIIe siècle (1570-1670)*, Paris, Centre Culturel Portugais, Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1983, p. 515.

⁵⁹ P. M. Laranjo Coelho, *Cartas de El-Rey D. João IV para diversas autoridades do reino*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1940, p. 381.

ou chinchorro. A muleta com rede tartaranha já aparecera em 1634 e 1645, mas como designação genérica.

Em 1672, numa postura da câmara de Lisboa, as embarcações que pescam com chinchorros são muletas: “*porque as muletas de chinchorros são barcos mais pequenos que as chinchas, e não podem acomodar as redes sobre o leito com as bolas de barro, pelo muito volume que fazem, com que os barcos podem correr algum risco, se lhes permite possam usar de chumbadas nas duas paredes da rede a que chamam rede de mão, com tanto que em todo o caso usem das bolas de barro em toda a cuada, por ser esta a que arrasta toda a criação e desfaz a ova*”. A bitola da malhagem que havia sido estabelecida, mais pequena, “*se deve entender só para as tartaranhas, e não para as chinchas e chinchorros, porquanto antes se lhes deve dar malha com que possam tomar sardinha, que é o para que estes barcos têm a principal serventia*”⁶⁰.

Uma rede de arrasto é constituída principalmente pelo saco e as duas mangas, também chamadas mãos, bandas, pernas ou pernadas. Mão é assim o nome que se dá a cada uma das mangas da rede, que seguram o saco e canalizam o peixe para dentro dele⁶¹. Cuada é a parte final do saco onde a malha é mais estreita.

A palavra *muleta* continuava a ser designação genérica aplicada a diversos tipos de embarcações, como se vê no plano apresentado por um autor anónimo do séc. XVII para atravessar o Tejo com uma cadeia de ferro, entre as duas margens, a fim de impedir um ataque a Lisboa por via marítima. O plano “*requeria quarenta barcos velhos ou muletas que sirvam de bóias para por cima delas se passar a dita cadeia*”⁶².

8. A Difusão da Tartana Francesa

A pesca de arrasto pelo través, com um barco chamado tartana e uma rede também chamada tartana, é de origem francesa, da Provença, no Mediterrâneo, onde está documentada desde 1301. Mario Marzari⁶³ admite, sem fundamentar, que tenha aparecido no Adriático ainda no séc. XIV. Onde apareceu em finais do séc. XIV foi no litoral da Catalunha e em Maiorca⁶⁴.

⁶⁰ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. VII, p. 418.

⁶¹ Arlindo de Sousa, “Vocabulário de Entre Douro e Vouga. I. Artes de pesca marítima: elementos para um estudo comparativo da linguagem da pesca de Portugal e Brasil”, separata da *Revista de Portugal* (série A – Língua portuguesa), vol. XXX, Lisboa, 1965.

⁶² Pedro de A. Inglez Cid, “As arquitecturas da barra do Tejo: as fortificações”, in *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*, Lisboa, Pavilhão de Portugal / Expo 98 e Editorial Verbo, 1998, pp. 33-49; BA, cód. 50-V-36, fols. 345-345 v.

⁶³ “The tartana da pesca. A fishing vessel from Chioggia”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 71, 1985, n.º 3, pp. 291-292, cita Eugenio Bellemo, *La Laguna Veneta*, vol. III, tomo XI, 1933.

⁶⁴ Antoni Riera Melis, “La pesca en el Mediterráneo Noroccidental durante la Baja Edad Media”, in *La pesca en la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales, Madrid, 2009, pp. 121-143, pp. 124, 128.

Documentos dos arquivos italianos mostram desde finais do séc. XVI a emigração de pescadores Provençais do golfo de Leão, em especial de Martigues, para as águas da Ligúria, da Toscana e de Lázio, com a tartana, dita “martingana”, aludindo à localidade de origem, Martigues⁶⁵. Em 1610 menciona-se em Pesaro (costa italiana no Adriático) o novo modo de pescar com tartana, divulgado pelos franceses em mais partes do mundo “*nuovo modo di pescare con tartana, ritrovato e messo in uso in più parti del mondo da pescatori di nazione franzese*”⁶⁶. Estas “mais partes do mundo” eram numa zona restrita do Mediterrâneo, entre a Catalunha e o Adriático, e, no Atlântico, apenas em Portugal.

Em 1621, foi vendida em Pesaro “*una barca fatta ad uso di tartana*”. Em 1650, foi vendida em Chioggia “*una barca peschereccia soprannominata nascara ad uso di tartana*”; no inventário que então se fez constam duas redes tartanas: “*Doi tartane fornite di punto*”. “*Nascara*” era uma barca de fundo chato⁶⁷. Temos aqui dois exemplos de embarcações italianas que foram adaptadas para poderem arrastar pelo través com redes tartanas. Isto é, havia em Itália para esse efeito tartanas francesas e embarcações italianas adaptadas.

9. Uma Nova Muleta na Segunda Metade do Séc. XVII

No reinado de D. João IV (1640-1656), uns Franceses pretenderam introduzir um modelo novo de tartaranha, com uma embarcação também diferente, mas os pescadores do alto, que usavam linhas e aparelhos de anzol, opuseram-se e o rei indeferiu. Foi este rei que, numa carta de 1650, usou a palavra *tartana* (embarcação) associada à tartaranha (rede).

Em 1670 ou 1671, dois Franceses voltaram a requerer a introdução da nova tartaranha e da embarcação, e o rei encaminhou o requerimento para o senado da câmara de Lisboa. Este considerou de indeferir, alegando que as redes novas eram mais danosas do que as nossas tartaranhas, porque usavam malhagem ainda mais reduzida e “*muito maior a circunferência do saco*”, e que as tartanas dos franceses eram semelhantes às lanchas dos corsários mouros: “*é a fábrica das embarcações com que os franceses nos prometem esta tão notável abundância, umas tartanas muito parecidas e semelhantes às lanchas em que os mouros, que desembarcam o estreito [Estreito de Gibraltar], costumam andar à pilhagem na nossa costa (...) poderá acontecer que o descuido dos nossos pescadores, sendo-lhes dificultoso distinguir as embarcações, inopinadamente se metam com elas*”⁶⁸.

⁶⁵ Maria Lucia De Nicolò, “Il pesce nell’alimentazione mediterranea tra il XVI e il XIX secolo”, in *Il mare. Com’era. Le interazioni tra uomo e ambiente nel Mediterraneo dall’Epoca Romana al XIX secolo: una visione storica ed ecologia delle attività di pesca*, Atti del II Workshop Internazionale HMAP del Mediterraneo e Mar Nero, Chioggia, 2006. Ed. a cura di R. Gertwagen, S. Raicevich, T. Fortibuono, O. Giovanardi. Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Chioggia), 2008, pp. 37, 39.

⁶⁶ *Tartane*, a cura di Maria Lucia De Nicolò, p. 23.

⁶⁷ *Tartane*, a cura di Maria Lucia De Nicolò, pp. 29, 32, 39.

⁶⁸ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos* (...), t. VII, pp. 284-286.

Em 1671 o senado da câmara de Lisboa deu parecer desfavorável e o rei não autorizou. Mas 23 anos depois, em 1694, mudaram de opinião, quando Estevam da Luz, morador em Lisboa, solicitou autorização para “*fabricar à sua custa quatro embarcações grandes, que vão pescar oito léguas para o mar dentro*”, fazendo-lhe o rei “*mercê de lhe mandar passar alvará que, em tempo de quatro anos, ninguém possa armar outra semelhante embarcação*”. A confraria do Espírito Santo, representando os pescadores do alto, contrariou de novo a petição, mas o senado considerou “*o invento muito útil e proveitoso*” e deu parecer favorável, por três anos, após o que “*fica lugar à liberdade dos naturais para se aproveitarem do invento*”, e o rei deferiu, não podendo cada embarcação trazer mais do que dois franceses⁶⁹. É sem dúvida uma novidade proveniente de França. Embora os textos sejam omissos parece que só pode tratar-se de outro modelo de tartana.

Na mesma época, em 1672, diz o Espanhol Veitia Linage: “*Tartanas son unas embarcaciones de porte de barcos otorgados, ó algo mas y de velas latinas, mareage de levantiscos, las quales son muy a propósito para enmararse á pescar, y algunas se han despachado por avisos á las Indias, y han tenido buen sucesso en su navegacion, pero es forçoso permitirles tres, ó quatro marineros de los estrangeros para las velas, porque los Españoles no entienden aquel mareage*”⁷⁰. A tartana tinha velas latinas para navegar e também velas complementares para a pesca de arrasto. Essas velas necessitavam de marinheiros estrangeiros (Franceses).

A mais antiga ilustração conhecida da tartana francesa, de pesca, é de 1679, num dos álbuns ditos de Jouve, *Desseins de tous les bastimens qui naviguent sur la Mediterranée, par Jean Jouve, de Marseilles*⁷¹.

10. A Muleta de 1710

A mais antiga ilustração da muleta, que ainda não foi mencionada por qualquer autor português, está no álbum *Recueil de veues de tous les differens bastimens de la Mer Mediterranée et de l’Ocean avec leurs noms et usages par J. P. Gueroult du Pas (...)*, publicado em Paris, 1710. Mostra também a “*tartana para a pesca nas costas de Provença e de Itália*”.

⁶⁹ Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, t. IX, pp. 362-366, 371-373.

⁷⁰ Joseph de Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales (...)*, Sevilla, por Juan Francisco de Blas, 1672, Libro Segundo, p. 169. Sobre “*barcos otorgados*”, Joseph Manuel Dominguez Vicente, *Ilustracion, y continuacion a la Curia Philipica y correccion de las citas (...)*, tomo tercero, Valencia, Francisco Berton, 1770, p. 68. Levantiscos são os do Levante (Mediterrâneo).

⁷¹ Michel Vergé-Franceschi et Eric Rieth, *Voiles et voiliers au temps de Louis XIV*, Paris, Editions Du May, 1992, pp. 78-79.

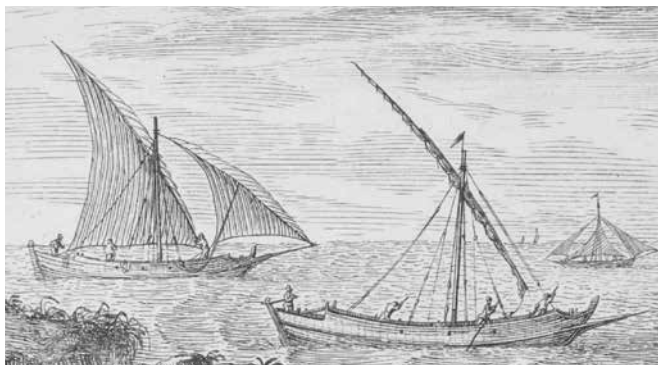


Figura 2. Tartana para a pesca nas costas de Provença e de Itália.

São três tartanas. Uma com um mastro, vertical, verga e vela latina caçada. Outra com mais uma vela triangular a vante do mastro, armada com uma vara. A terceira com todo o velame de deriva para a pesca de arrasto pelo través.

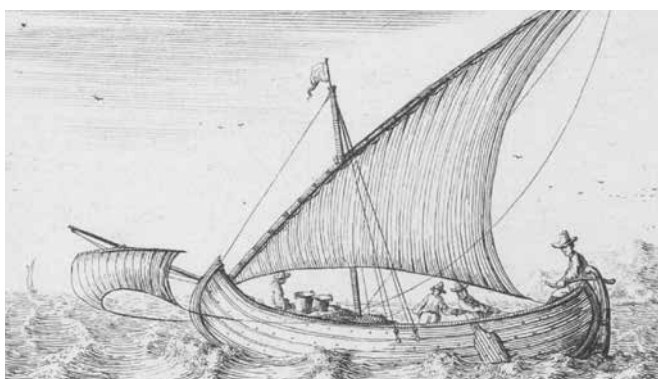


Figura 3 – Muleta (“*Bateau pêcheur Portugais nommé mulet*”).

Vai a navegar e não apresenta o velame para a pesca de arrasto. Tem um mastro inclinado para vante, com verga e vela latina, e um botaló, o de vante, com uma vela quadrangular (cevadeira). A proa e a popa são elevadas, curvando para dentro. Uma tábua de bolina na alheta de bombordo e outra na alheta de estibordo. É a primeira vez que a tábua de bolina se documenta em Portugal; só mais tarde, no *Caderno de todos os barcos do Tejo* (1785), aparece noutras embarcações. Esta muleta apresenta três características que nunca aparecem nas tartanas de pesca francesas: a curvatura para dentro da proa e da popa; o mastro inclinado para vante; a tábua de bolina. O álbum *Recueil de veues* (...), de 1710, só mostra tábuas de bolina em barcos do Atlântico: Holanda, Inglaterra, Flandres e França, além da muleta portuguesa. Os do Mediterrâneo não têm.

A tábua de bolina destina-se a diminuir o abatimento para sotavento e impedir que a embarcação se vire. Só é necessária em embarcações de fundo plano ou quase plano⁷² e armação latina; não aparece nas de armação redonda⁷³. Em inglês é “*leeboard*” ou “*dagger-board*”, prancha em forma de adaga, espada (“*dagger*”), que se arria e mergulha na água a um dos bordos para oferecer resistência ao abatimento. Uma prancha semelhante a meia-nau, na linha mediana e longitudinal, é a “*centreboard*” (em português, patilhão). A tábua de bolina é, portanto, um patilhão lateral.

Sobre o aparecimento da tábua de bolina na Europa conhecem-se duas teses. Segundo alguns autores é de origem chinesa e difundiu-se para a Holanda nos finais do séc. XVI⁷⁴. Para outros é “invenção” holandesa, que está documentada pela primeira vez num mapa holandês de 1596 e em vistas de Amesterdão por Pieter Bast, datadas de 1597 e 1600⁷⁵. A palavra holandesa para tábua de bolina é “*zwaard*”, que também significa “espada militar”, tal como a inglesa “*dagger*”. “*Zwaar*” é um adjectivo que significa “pesado”. As autoridades holandesas diziam que “*zwaard*” é um conjunto de três pranchas colocadas umas sobre as outras e “*cortadas na forma da sola dum sapato*”⁷⁶, e é essa forma, com algumas variantes, que apresentam embarcações de pesca e de comércio holandesas e inglesas dos sécs. XVII e XVIII.

Algumas usavam quatro tábuas de bolina, duas a cada bordo. Segundo Nicolas Aubin⁷⁷, davam-lhe de comprimento duas vezes o pontal da embarcação, de largura a metade do comprimento, e de espessura duas vezes a espessura do tabuado do casco. Mas quando há pouca água debaixo da quilha podem virar-se mais facilmente porque a água faz pouca resistência. Por isso, às que se destinavam a navegar nos rios ou outras águas pouco profundas, faziam-nas um pouco mais largas. Ao contrário, faziam-nas um pouco mais compridas e mais estreitas às que navegavam em águas profundas e muitas vezes agitadas, e mais estreitas ainda aos navios que navegavam no mar alto. Esta regra admitia muitas exceções, porque a tábua de bolina da muleta apresentou vários formatos diferentes, e a do “*jachten*” (iate) holandês que navegava no Oceano Índico era de grandes dimensões.

A tábua de bolina foi designada de vários modos por autores nacionais. “*Com um fundo chato ou reentrante para a quilha, a muleta tinha a cada bordo uma tábua de bolina (ou pau de borda ou de bolina), utilizando-se a de sotavento para diminuir o abatimento quando a navegar*”⁷⁸. “*Para suprir a falta de quilha, alguns saveiros usam uma tábua fora*

⁷² Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française, avec figures*, La Rochelle, P.L. Chauvet, 1792, p. 231.

⁷³ A. J. H. Prins, “Dutch maritime inventiveness and the chinese leeboard”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 56, n.º 3, 1970, pp. 349-353.

⁷⁴ Edward Doran, “The origin of the leeboards”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 53, n.º 1, 1967, pp. 39-53.

⁷⁵ A. J. H. Prins, *op. cit.*

⁷⁶ Edward Keble Charterton, *Fore & aft craft and their story. An account of the fore & aft rig from the earliest times to the present day*, London, Seeley, Service & Co., 1922 (1ª ed. 1912), p. 71.

⁷⁷ *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l’architecture navale (...)*, Amsterdam, Pierre Brunel, 1702, pp. 691-692.

⁷⁸ António Tengarrinha Pires, “Caravela dos Descobrimentos – II (C – Bolina na costa portuguesa)”, *Memórias*, Academia de Marinha, vol. XVI, 1987, p. 11.

da borda de sotavento, metida na água à laia de patilhão, chamada tábua de bolina ou pau de borda”⁷⁹. Octávio Lixa Filgueiras⁸⁰ chama-lhe pá de borda, “para não deixar o barco rolar, de través, com o vento, durante a navegação à vela”, Baldaque da Silva⁸¹ “esparrela de deriva”, e Manuel Leitão⁸² “tábua de abatimento”.

11. As Muletas de 1772 e 1785

M. Duhamel Du Monceau⁸³ publicou em 1772 uma gravura da muleta portuguesa. É “gondolé” (parecida com a gôndola) e eleva muito as partes de vante e de ré, pelo que os remadores vão a meio navio.

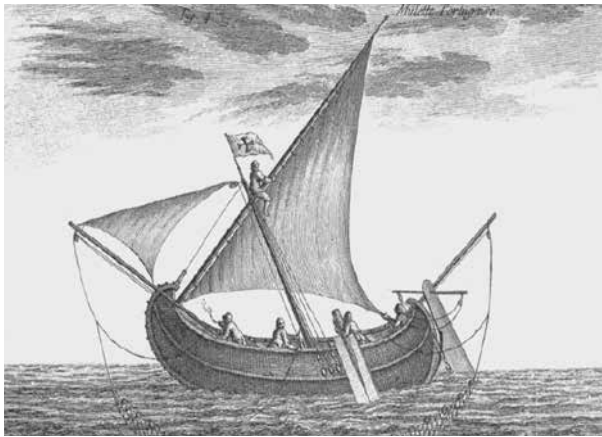


Figura 4 - Mulette portugaise, 1772.

É muito semelhante à muleta do álbum *Recueil de veues (...)*, de 1710, e muito diferente das tartanas francesas. Vai a navegar e não apresenta o velame para a pesca de arrasto. Tem um mastro, a meio, muito inclinado para vante, com verga e vela latina, e à proa outra vela triangular. Nos dois botalós, a vante e a ré, amarram os alares da rede (vê-se a rede). O fundo é arqueado, com a proa e popa erguidas, em arco saliente, curvando para dentro. O leme à popa é enorme, agora manobrado por talhas, e em vez de cana do leme, um forte charolo transversal. Apresenta nos dois bordos uma tábua de bolina rectangular e muito grande. Vê-se um homem agarrado à tábua de bolina e outro sentado a meio da verga. A proa está armada com uma crista de pontas de ferro, tal como

⁷⁹ Manuel de Castello Branco, *Embarcações e artes de pesca*, Lisboa, Lisnave, 1981, p. 90.

⁸⁰ “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo (...)’”, p. 19.

⁸¹ “A muleta de pesca”.

⁸² *Barcos do Tejo*, Lisboa, Museu de Marinha, 2002, p. 120.

⁸³ *op. cit.*, seconde partie, Paris, Saillant & Nyon, Libraires, et Veuve Desaint, 1772, troisième section, pp. 444-445 e planche XXI, fig. 4.

se verá nas muletas posteriores. Na descrição de Manuel Leitão, Ferdinando Simões e A. Marques da Silva⁸⁴, é “*uma forte barra de ferro montada na face exterior da proa para a proteger, fixada por fortes pregos de cabeça saliente em bico*”. Outras embarcações europeias usavam na proa uma banda de metal semelhante, necessária para as proteger quando abordavam o cais, muitas vezes perpendicularmente⁸⁵. A gôndola veneziana tinha pontas de ferro não só na roda de proa mas também na roda de popa.

Acrescenta Duhamel Du Monceau que as muletas arrastam pelo través, como as tartanas do Mediterrâneo, e destinam-se principalmente à pesca de sardinha na zona entre Peniche e Setúbal, tripuladas por 5 ou 6 homens; a pesca faz-se de noite e quase sempre alam as redes para terra. Na sua “*mulette portugaise*” vê-se um homem com lume para a pesca de noite, ao candeio. Aqui o ilustre autor está redondamente enganado, muito mal informado. A muleta com rede tartaranha não se destina à pesca da sardinha.

A muleta e a tartaranha não pescaram só no rio Tejo e na área marítima adjacente, entre o Cabo da Roca e o Cabo Espichel, como é costume dizer-se. *As Memórias Paroquiais* (1758) já indicam em Setúbal muitas “*moletas de tartaranha*”⁸⁶, e uma ordem do rei, em 1646, para que “*em nenhum rio nem mar deste reino se usasse nem pescasse com barco nem rede de tartaranha*”, sugere que já estariam no rio Sado e, eventualmente, noutras zonas do país. Um alvará do príncipe regente, de 3 de maio de 1802, atendendo aos “*prejuízos que fazem à criação dos peixes diferentes qualidades de redes nestes últimos anos introduzidas*”, ordena “*que nos rios de Lisboa e Setúbal se não faça uso das chamadas tarrafas, bugigangas, chinchorros, mugeiras, tartaranhas ou outras que arrastem, seja para se colherem no mar, seja nas praias; e a mesma proibição terá lugar em distância de cinco léguas das bocas dos ditos dois rios*”⁸⁷. A muleta com a rede tartaranha pescava nos estuários do Tejo e do Sado e na zona marítima entre o Cabo da Roca e Setúbal.

A representada no *Caderno de todos os barcos do Tejo (...)*, de 1785, mostra o velame de navegação: o mastro curto e muito inclinado para vante, a verga com vela latina, e a vela triangular à proa; os dois botalós, à proa e à popa; a proa arqueada para ré, com a banda metálica e os picos de ferro, como a muleta de Duhamel (1772); a popa é agora recuada, diferente das muletas de Duhamel (1772) e do álbum francês de 1710, que eram em arco saliente para ré; as duas tábuas de bolina, uma a cada bordo, retangulares, como as da muleta de Duhamel (1772). Muito parecidos com a muleta são o Barco de Riba Tejo, que seria a sua variante de carga, e o Batel de Pesca: este tem o mesmo mastro

⁸⁴ *A muleta*, Museu de Marinha, Ecomuseu Municipal do Seixal, 2009, p. 32.

⁸⁵ Lucien Basch, “De la survivance de traditions navales phéniciennes dans la Méditerranée de nos jours. Ou des rêves a la réalité”, *The Mariner’s Mirror*, vol. 61, 1975, n.º 3, p. 249.

⁸⁶ ANTT, *Memórias Paroquiais*, vol. 34, n.º 153, Freguesia de São Sebastião, p. 1116; Rogério Peres Claro, *Setúbal no século XVIII. As informações paroquiais de 1758*, Setúbal, edição do autor, 1957; Joaquina Soares, “Barcos do Sado”, in *Setúbal na rede – Embarcações tradicionais* (<http://www.setubalnarede.pt/content/index.php?action=articlesDetailFo&rec=13036>).

⁸⁷ *Collecção de legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redigida pelo desembargador António Delgado da Silva*, tomo 1802-1810, Lisboa, Tip. Maigrense, 1826, pp. 71-72; *Collecção de leis sobre a pesca desde Março de 1552 até Janeiro de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 64-67.

inclinado para vante, o mesmo velame, a banda metálica na proa com picos de ferro, as tábuas de bolina.

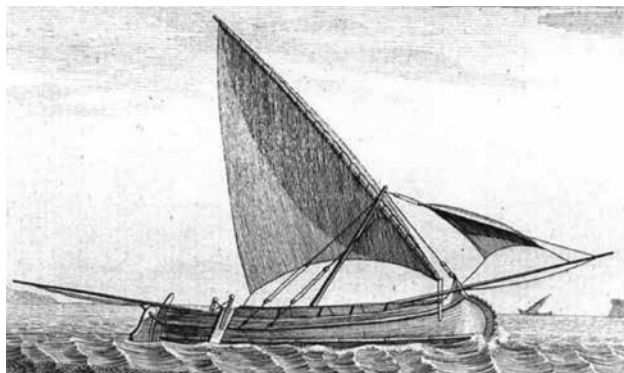


Figura 5 - Muleta, 1785⁸⁸.

12. A Muleta do Séc. XIX

A muleta numa gravura de João Pedroso, publicada em 1866, é muito parecida com a do *Caderno de todos os barcos do Tejo (...)*⁸⁹. Também em 1866 foi construído um modelo.

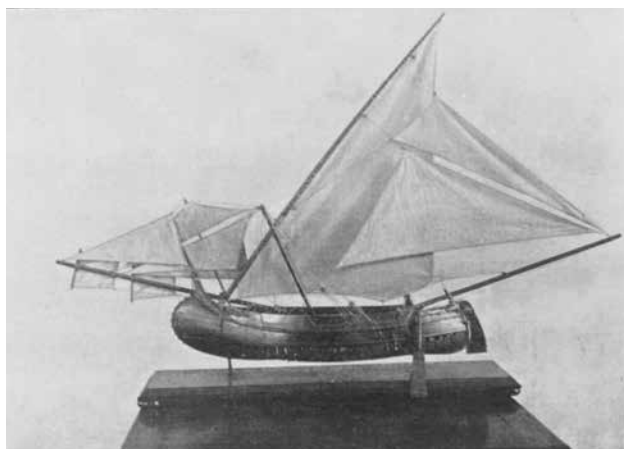


Figura 6 - Modelo de muleta⁹⁰.

⁸⁸ Extraída de Vítor Mendes et. al., *Estaleiro Naval de Sarilhos Pequenos*, Câmara Municipal da Moita, 2013, p. 77 (http://lissuu.com/dirp.cmmoita/docs/livro_estaleiro_naval_sarilhos_pequ), e Johann Hinrich Roding, *Allgemeines Wörterbuch der Marine: Enthalt CXV Kupfertafeln (...)*, TAB. XL, fig. 274.

⁸⁹ B. A. (Brito Aranha), “Moleta”, *Archivo Pittoresco*, t. IX, n.º 42, 1866, p. 333.

⁹⁰ João Braz de Oliveira, *Modelos de navios existentes na Escola Naval que pertenceram ao Museu de Marinha. Apontamentos para um catálogo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1896.

Em resumo, a muleta de 1710 apresenta três características que nunca aparecem nas tartanas de pesca francesas: a proa e a popa elevadas, curvando para dentro; o mastro inclinado para vante; as tábuas de bolina. A muleta de 1772 apresenta mais duas que nunca aparecem nas tartanas: o leme manobrado por talhas; a proa armada com uma crista de pontas de ferro. Esta tipologia mantém-se nas muletas de 1785 e 1866, exceto a popa que deixa de ser elevada.

A feição do casco, “*proa arrufada com agressivo pregueado metálico de cabeças salientes, bico muito levantado, formas bojudas sujeitas ao forte contraste entre a configuração da boca e a finura dos delgados de proa e de popa (...) refletiria uma origem mediterrânica antiga*”⁹¹. O “*fundo largo e chato; a proa, excessivamente boleada, remata em arrufado beque; a popa, muito inclinada, recua em cima; característicos estes que, juntos ao grande amassamento dos flancos, dão ao casco o aspeto de uma tosca naveta normanda do século XII*”⁹². É “*o navio grego do tempo de Heródoto*”⁹³. De aspeto arcaico, casco desajeitado⁹⁴.

Apesar destas opiniões, permanece a dúvida de saber se a muleta é, na origem, uma tartana francesa ou uma embarcação portuguesa. Sabemos que em Itália, no séc. XVII, havia tartanas francesas e também embarcações italianas que foram adaptadas para poderem arrastar pelo través com redes tartanas. Pode ter cá sucedido o mesmo. A primeira ilustração conhecida da tartana de pesca francesa é de 1679. Não sabemos como eram as anteriores, do séc. XV, quando a rede tartaranha começou a estar documentada no Tejo. O regimento dos barqueiros, de 1572, só garante que a verga das muletas era muito comprida. A das tartanas também era muito comprida, com vela de grandes dimensões.

A analogia que o padre Manuel Godinho faz, em 1665, entre as terradas do Golfo Pérsico e as muletas do Tejo não é elucidativa: as terradas são “*uma certa casta de barcos, como muletas*”, de um só mastro, a vela latina, sem quilha, a proa baixa, a popa demasiadamente alta, “*o leme se governa por uns cordéis que lhe vem sair a meio da terrada*”. A muleta não tem a proa baixa e a popa muito alta.

Para facilitar o arrasto pelo través, a muleta tinha “*fundo chato ou reentrante para a quilha*”⁹⁵. Na muleta e no Barco de Riba Tejo, “*para aproveitarem reduzidos tirantes de água, o fundo inflétia para dentro, na parte central, a fim de a quilha ficar tangente à rasante das curvas de concordância do fundo com os costados*”⁹⁶. O marquês de Folin⁹⁷ apresenta um desenho com esta forma do fundo.

⁹¹ Octávio Lixa Filgueiras, «Introdução ao “Caderno de todos os barcos do Tejo (...)”», p. 20.

⁹² Baldaque da Silva, «A muleta de pesca».

⁹³ Ramalho Ortigão, *O culto da arte em Portugal*, Lisboa, António Maria Pereira, Livreiro-Editor, 1896, p. 101.

⁹⁴ Manuel de Castello Branco, *op. cit.*, p. 91.

⁹⁵ António Tengarrinha Pires, *op. cit.*, p. 11.

⁹⁶ Octávio Lixa Filgueiras, “Introdução ao ‘Caderno de todos os barcos do Tejo (...)’”, p. 20.

⁹⁷ Le Marquis de Folin, *Bateaux et navires. Progrès de la construction navale a tous les Ages et dans tous les Pays*, Paris, J. B. Baillière et Fils, 1892, p. 87.

13. A Xávega Moderna e o Bou

A xávega, rede de arrasto para a praia, é muito antiga na costa portuguesa; outro modelo mais evoluído apareceu no séc. XVIII com o nome de xávega no Algarve e “arte” na costa ocidental. Entretanto, desenvolveu-se no Mediterrâneo a pesca com duas embarcações que arrastam pela popa uma grande rede com saco, método este que foi chamado parelha, bou ou *chalut*. Em França, o sistema de pesca em parelha, que arrasta a rede pelo fundo do mar, era “*aux boeufs*”, por analogia com a parelha de bois que puxa o arado e revolve a terra. Boi é “*bou*” em catalão e “*buey*” em castelhano. Chegou ao golfo de Cádiz em 1755, levado por valencianos, e difundiu-se por todo o sul de Espanha até Ayamonte⁹⁸.

Uma das razões para a elevada produtividade do bou ou parelha residia na disposição das malhas da rede, que formavam uma “muralha” por onde o peixe não podia passar: “*la malla es menuda, cortada en disposicion de amurallarse luego que las plomadas cogen fondo, y estas son dobles, y excesivamente cargadas*”⁹⁹. Eram também assim as malhas da xávega e da “arte”. Havendo ordem do rei de Espanha, em 1785, a proibir na Galiza o bou catalão sem proibir a xávega, chegou-se à conclusão de que os dois são parecidos, só que o bou arrasta para bordo e a xávega para a praia¹⁰⁰.

O bou ou parelha apareceu também no Algarve. Em 1787, o arcebispo de Tessa-lónica informa que os Valencianos armaram no Algarve 40 barcos de bou, “*que arrastam até os próprios comedouros do peixe*”, e os Portugueses, “*à imitação daqueles, tinham inventado outros semelhantes barcos e redes a que denominam de Mão, Copo, Quada, Saco, Chinchorro e Nova Arte, esterilizando os pescados das costas do reino*”. No mesmo ano uma carta do visconde de Vila Nova de Cerveira refere idênticas transgressões cometidas pelos das Províncias do Norte, de Sesimbra e de Setúbal¹⁰¹. Mão (mãos ou mangas), saco (ou copo) e cuada são as partes constitutivas duma rede de arrasto. Chinchorro é uma rede de arrasto. Nova Arte é a xávega do Algarve e a “arte” da costa ocidental.

Um documento de 17 de agosto de 1779 refere a lassidão com que o senado da câmara de Lisboa tem consentido o grande número de redes de três ordens de malhas, chamadas de mão, de copo e de saco, com que arrastam toda a criação por mais miúda que seja; andam nesta pescaria 132 barcos e 12 saveiros, a saber: Barreiro (24 barcos),

⁹⁸ Antonio Manuel González Díaz, “La pesca en el antiguo marquesado de Ayamonte”, in *La pesca en el golfo de Cádiz: el aprovechamiento de los recursos marinos en la costa onubense (siglos XV-XX)*, Sevilla, Junta de Andalucía, Consejería de agricultura y pesca, 2009, p. 79.

⁹⁹ Manuel Martínez de Mora, “Memoria sobre la decadencia de la pesca en las costas de Andalucía, y modo de repararla”, *Memorias de la Real Sociedad Patriótica de Sevilla*, Sevilla, 1779, p. 519.

¹⁰⁰ Joseph Cornide, *Ensayo de una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia*, Sada, Edición do Castro, 1983 (1ª ed. 1788), pp. 225-227, e *Memoria sobre la pesca de sardina en las costas de Galicia*, Madrid, por D. Joachin Ibarra, 1774, p. 39.

¹⁰¹ António Mesquita de Figueiredo, Livros e cadernos manuscritos na Biblioteca Municipal da Figueira da Foz, livro 3 “Pescarias”, fls. 26-28. Sobre o mesmo assunto, Inês Amorim, “A decadência das pescarias portuguesas e o constrangimento fiscal – entre a Ilustração e o Liberalismo”, in *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, vol. I, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 161, cita ANTT Intendência Geral da Polícia, Secretarias, Livro 2, fl. 285-285 v.

Seixal (22), Arrentela (18), Paio Pires (18), Sacavém (3), no rio 30 batéis, e na Costa 12 saveiros¹⁰². Redes de três ordens de malhas são as de arrasto. As três ordens de malhas são as das mangas (ou mãos), as do saco e as da cuada. Neste documento, copo está como sinónimo de saco, e saco como sinónimo de cuada. Os 12 saveiros na Costa (de Caparica) pescam com xávegas. Os outros 132 barcos andarão com chinchorros e/ou tartaranhas.

14. As Limitações à Pesca com a Muleta e o Bou

A muleta (a rede tartaranha) continuava por um lado rigorosamente proibida e por outro tolerada, perante a súplica dos pescadores, assim como outras artes de arrasto, nomeadamente o bou ou parelha. O “*Convénio provisório para estabelecer a reciprocidade da pesca entre Portugal e Espanha*”, de 14 de julho de 1878, determina que as “*artes de arrastar conhecidas pelos nomes artes de bou ou parelha, chalut e quaisquer outras de efeito igualmente pernicioso*” não poderão pescar em águas portuguesas a menos de 12 milhas da costa. “*Do mesmo modo não será lícito aos pescadores Portugueses o uso de muletas ou outras artes de arrastar nos mares de Espanha a menos distância da costa que a indicada*”. Estas disposições, confirmadas em 1885¹⁰³, sugerem que também haveria no Algarve muletas que iam pescar à Andaluzia. Segundo um inquérito de 1877, era costume os Portugueses irem pescar à águas espanholas usando artes proibidas em Espanha¹⁰⁴.

Em Sanlúcar de Barrameda (Andaluzia) está documentada desde o séc. XVIII a tartana (embarcação), usada na pesca e no transporte de mercadorias. Uma fotografia anónima (c. 1910-1920) mostra a silhueta muito semelhante à da muleta e do Batel de Pesca: um mastro, inclinado para vante, verga e vela latina triangular¹⁰⁵. Sanlúcar de Barrameda não está longe do Guadiana, pelo que poderia haver também no Algarve embarcações semelhantes.

Nos finais do séc. XIX passaram também a arrastar com a tartaranha outras embarcações mais pequenas: o batel, o bote e a bateira. A terminologia é indecisa porque se dava por vezes o nome de muleta a qualquer barco que pescasse com tartaranha. Em 1891, segundo Baldaque da Silva¹⁰⁶, já só havia uma muleta. As redes tartaranhas continuaram toleradas, até final extinção, por volta de 1920.

Quanto ao tamanho das muletas, dirá Brito Aranha em 1866 que são tripuladas por 6, 10, 12 e 16 homens, “*conforme a qualidade da pesca a que se destinam, e o tamanho,*

¹⁰² António Mesquita de Figueiredo, *op. cit.*, livro 4, “Pescarias”, fls. 26-27.

¹⁰³ *Collecção de leis sobre a pesca desde Março de 1552 até Janeiro de 1891*, pp. 160, 187, 198.

¹⁰⁴ Inês Amorim, “Territorialidade marítima no contexto da exploração dos recursos marinhos: a questão das pescarias (1830-1890)”, *XXXI Encontro da APHES*, Coimbra, Faculdade de Economia, Novembro de 2011, p. 15 (http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_4d/ines_amorim_paper.pdf).

¹⁰⁵ Manuel Romero Tallafigo, “Ofícios históricos”, in *El Río Guadalquivir. Del mar a la marisma. Sanlúcar de Barrameda*. Vol. II, Junta de Andalucía, Sevilla, 2011, pp. 191-202, p. 199.

¹⁰⁶ *Estado actual (...)*, p. 299.

porque as há maiores e menores”¹⁰⁷. Nas do Seixal, segundo Manuel de Oliveira Rebelo¹⁰⁸, o número de tripulantes era de 15 a 20. As maiores tinham de comprimento cerca de 20 metros¹⁰⁹. Mais pequenos eram os botes de tartaranha. Nos últimos, comprimento 12 m, boca 3,60, pontal 1,50, 15 tripulantes¹¹⁰.

15. A Muleta de Carga

A muleta de carga era, na prática, o Barco de Riba Tejo: dificilmente se conseguem distinguir as diferenças. Rascasço fez, em 1882/1883, 79 desenhos agrupados em três cadernos com o título *Costumes das nossas embarcações*. Desenhou, entre outras, a “muleta de carregar de Alhandra”¹¹¹. Este modelo de muleta ou outro, maior, navegava até ao Algarve e ao Norte de África. Em 1866, diz Brito Aranha¹¹² que a muleta e a rasca “aventuram-se fora da barra, às vezes até muitas milhas de distância, em procura de carga, que se lhes depara nas águas do oceano em abundantes pescarias. Estes barcos destinam-se também à navegação costeira, indo até ao Algarve buscar os produtos daquela rica província, e ora os transportam ao Tejo, ora os levam para trocar com os variados produtos dos portos marroquinos”. E acrescenta em 1872: a muleta “também arma em iate para desempenhar alguma comissão de comércio”¹¹³. Armandando em iate poderia ter dois ou três mastros, e a muleta de pesca também. Uma muleta de pesca com dois mastros é representada numa gravura de Pierre Ozanne que será de fins do séc. XVIII¹¹⁴.

A muleta do séc. XIX suscitou já uma vasta bibliografia que incide principalmente sobre o casco e o aparelho (velas, cabos, etc.). A verga era enorme, tal como as da caravela portuguesa, da tartana francesa e de outros navios latinos do Mediterrâneo. A uma verga enorme corresponde uma vela imensa, que se tornava perigosa com vento forte: “a manobra de carregar e de ferrar as velas latinas era perigosa, pois que os marinheiros sobem pelas vergas acima, escarranchados nelas, e vão colhendo a vela e segurando-a à verga pelos cabos próprios”¹¹⁵. Primeiro, com as carregadeiras diminui-se a área da vela, e depois, à mão, enrola-se o pano sobre si mesmo. Na muleta, como explica A. J. Pinto Basto¹¹⁶, o

¹⁰⁷ B. A. (Brito Aranha), “Moleta”, *Arquivo Pittoresco*, vol. IX, n.º 42, 1866, p. 333.

¹⁰⁸ *Retalhos da minha terra. Monografia do concelho do Seixal*, 2ª ed., Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 1992 (1ª ed. 1959), p. 66.

¹⁰⁹ Manuel Leitão et al, *A muleta*, p. 23.

¹¹⁰ Manuel de Castello Branco, *op. cit.*, p. 70.

¹¹¹ Carlos Mateus de Carvalho, *As embarcações tradicionais do Tejo. Evolução das diferentes tipologias no período de 1785 a 1978, segundo os registos de sete autores (...)*. Sessão pública patrocinada pela Sociedade de Geografia de Lisboa e a Associação Marinha do Tejo, 2.3.2013.

¹¹² B.A., “Rasca”, *Arquivo Pittoresco*, 1866, t. IX, n.º 39, p. 309.

¹¹³ Brito Aranha, “Índice alfabético e descritivo”, in J. Pedrozo, *A Gravura de Madeira em Portugal. Estudos em todas as especialidades e diversos estilos*, Lisboa, Empresa Horas Românticas, 1872, p. 8.

¹¹⁴ <https://www.pinterest.com/pin/350928995935356761/>.

¹¹⁵ João da Gama Pimentel Barata, “A caravela. Breve estudo geral”, *Studia*, Lisboa, n.º 46, 1987, p. 173.

¹¹⁶ *op. cit.*, p. 508.

pano da vela grande “*ferra-se subindo a guarnição pela verga acima na ordem inversa do peso de cada homem, os quais com os pés e as mãos unem o pano à verga passando em seguida um tomadouro*”. No Mediterrâneo manifestou-se a tendência para diminuir o tamanho da verga ou substituir o velame latino pelo redondo¹¹⁷, o que não se verificou em Portugal: o tamanho das velas latinas impressionava autores estrangeiros¹¹⁸.

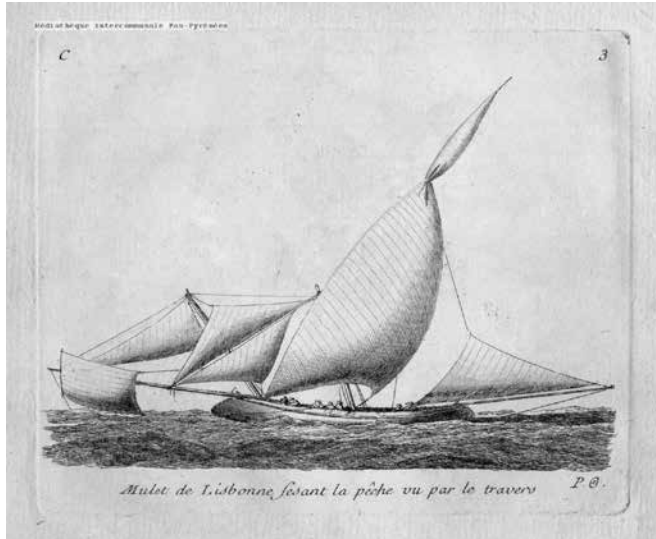


Figura 7 - *Mulet de Lisbonne faisant la pêche vu par le travers.*

16. As Velas e a Rede

Duhamel Du Monceau afirma em 1769 que a tartana francesa pode arrastar com um mínimo de quatro velas e um máximo de dez, mas as descrições e as gravuras conhecidas não mostram tantas velas. Como termo de comparação, na muleta portuguesa de fins do séc. XIX, Baldaque da Silva¹¹⁹ indica 9 ou 10: além da vela grande, “*a ré, caça no extremo do botaló um triângulo, que iça na pena da vela grande, denominado varredoura de cima, e por baixo, outro, a varredoura de baixo; e em estais que vão da cabeça do mastro para a roda de proa e para o botaló de vante, içam umas seis a sete pequenas velas, chamadas toldos, muletins, varredoura e cozinheira*”. No bote da tartaranha, última embarcação que pescou com esta rede, o velame era um pouco diferente.

¹¹⁷ Jean-Jérôme Bugean, *Recueil de petites marines* (...), Paris, Ostervald, 1817, gravuras n.ºs 37 e 73.

¹¹⁸ William Morgan Kinsey, *Portugal illustrated in a series of letters*, 2ª edição, London, 1829 (1ª ed. 1828), p. 10; Marquis de Folin, *op. cit.*, p. 192; Marcel Adolphe Hérubel, *Pêches maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui*, Paris, 1911, p. 209.

¹¹⁹ *Estado actual* (...), pp. 299-300, e “A muleta de pesca”.

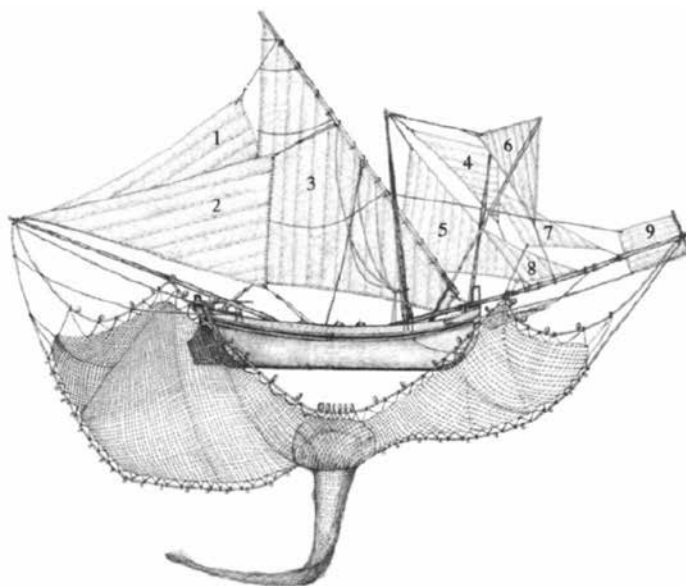


Figura 8 - Plano vélico do bote da tartaranha¹²⁰.

1. Varredoura de cima; 2. Varredoura de baixo; 3. Grande; 4. Pano da vara; 5. Polaca;
6. Varredoura da proa. 7. Cozinha; 8. Cozinha; 9. Toldo.

Com tantas velas, a muleta “*distingue-se de todos os barcos de qualquer parte do mundo*”¹²¹. Alguns autores atribuem-lhe ainda mais. Em 1867 William Henry Smyth¹²² diz que arvora 20: “*they frequently set as many as twenty different sails, aloft and aloft, by every possible contrivance, so as to puzzle seamen who are not familiar with the rig*”. Ou mais de 20, acrescenta o marquês de Folin¹²³ em 1892: uma vintena, pelo menos, algumas vezes mais, de pequenas velas de todas as formas (“*une vingtaine au moins, quelquefois plus, de petites voiles de toutes formes*”). Isto dava ao conjunto qualquer coisa de fantástico (“*Ceci donnait à l'ensemble quelque chose de fantastique*”). O velame já seria antiquado: com o progresso, os pescadores encontraram maneira de arrastar sem tantas velas.

O saco da rede tartaranha era de forma cónica como se vê na figura 8 (Plano vélico do bote da tartaranha). Este sistema foi substituído nos finais do séc. XIX pela rede de forma retangular de costuras, conforme parecer da Comissão Central de Pescarias, de 17 de junho de 1896¹²⁴, e decreto de 16 de outubro de 1896. Afirma Manuel de Oliveira

¹²⁰ Elisabete Curtinhal e João Martins, *Barcos, memórias do Tejo*, Seixal, Câmara Municipal do Seixal, 2007, p. 45, extraído de *Tartane, a cura di Maria Lucia De Nicolò*, p. 21.

¹²¹ Edward Keble Chatterton, *op. cit.*, p. 36.

¹²² *The Sailor's Word-Book. An alphabetical digest of nautical terms (...)*, London 1867, p. 89.

¹²³ Le Marquis de Folin, *op. cit.*, pp. 88-89.

¹²⁴ *A Collecção de leis e disposições diversas com relação à pesca e serviços marítimos dos portos (...)*, anos de 1896 a 1905, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, pp. 30-31, 50, 277, descreve os dois sistemas.

Rebello¹²⁵ que as muletas largavam 300 braças de cabo para permitir que a rede chegasse ao fundo; o lanço durava em média 8 horas e a rede era alada à força de braço. Não pode ser. Haveria sempre maneira de alar e içar a rede com um molinete ou outro aparelho de força, tal como se içavam pesos num navio. Um molinete para içar e suspender as redes tinha, por exemplo, a lancha poveira¹²⁶, e em várias gravuras de navios de pesca holandeses se vê a rede ligada a cabos que vão ao topo do mastro¹²⁷.

Manuel Leitão et. al.¹²⁸ afirmam que J. A. Neves Cabral¹²⁹ descreve, na Costa de Caparica, o arrasto da rede tartaranha para a praia, em vez de ser para a embarcação. É confusão dos autores. A rede que J. A. Neves Cabral descreve é a xávega ou “arte”, muito diferente da tartaranha.

Não temos informações sobre as outras artes de pesca usadas pelas muletas, mas seriam naturalmente as redes de emalhar, as linhas de mão, as linhas com muitos anzóis e, possivelmente, o arrasto à popa e em parelha.

17. A *Bean-Cod* (Muleta)

Muleta foi durante muito tempo designação genérica aplicada a diversos tipos de embarcações, e já no séc. XVIII, entre 1716 e 1728, Rafael Bluteau¹³⁰ mostra uma profunda ignorância ao definir as palavras muleta, tartaranha, sado e varredoura. Muleta: “embarcação de que se usa no rio de Lisboa tanto para pescar como para a condução de algum género. Tem nos bordos duas pás que lhe servem de leme” (as duas pás são as tábuas de bolina; não servem de leme). Tartaranha: “barco de pescar que anda com vela latina e dois paus compridos, que saem da proa e da popa. É usado neste rio Tejo”. Sado: “embarcação que na Índia serve para pescar. São pequenas e compostas de várias pranchas, cosidas com cairo ou esparto; têm uma pequena vela do feitio das muletas do Ribatejo”. Rede varredoura: “tem as malhas muito pequenas; com ela pescam as muletas e apanham o mais pequeno peixe”. Toda esta confusão pode ser resumida da seguinte forma: a muleta pesca com rede tartaranha; haveria outro tipo de muleta, a muleta do Ribatejo, só com uma pequena vela; a embarcação dita tartaranha é a muleta, que pesca com a rede tartaranha; esta é que é a dita varredoura.

Manuel Leitão (*Barcos do Tejo*, pp. 121-128, e *A muleta*, pp. 16, 48) também descreve a forma retangular de costuras.

¹²⁵ *op. cit.*, p. 66.

¹²⁶ Baldaque da Silva, *Estado actual (...)*, p. 376.

¹²⁷ Herbert Warington Smyth, *Mast and sail in Europe and Asia*, London, John Murray, 1906, pp. 80-81.

¹²⁸ *A muleta*, p. 20.

¹²⁹ *Meia-lua da Costa de Caparica. Subsídios para o estudo da sua arquitetura*, Setúbal, Junta Distrital de Setúbal, 1969.

¹³⁰ *Vocabulário (...)*, t. V, p. 628; t. VII, p. 170; t. VIII, p. 55; suplemento, parte II, p. 189.

O Dicionário de António de Moraes Silva, em 1789, aumenta a confusão com as suas definições de muleta, muletim, tartana e tartaranha. Muleta: “*embarcação pequena que anda no Tejo e vai à pescaria*”. Muletim: “*vela pequena da muleta; os botes de Lisboa a Belém não podem levar mais que uma vela, e um muletim*”. Tartana: “*embarcação pequena, de um mastro, que serve para a pescaria ou transportes; anda a remo ou com vela latina*”. Tartaranha: “*barco de pescar no Tejo*”. E nada melhorou com o *Grande dicionário portu-guez* (...) de Domingos Vieira já em 1873: Muleta: “*embarcação pequena, que se lança fora da barra do rio Tejo, e que serve para a pescaria*”. Muletim: “*vela pequena da muleta e a única*”. “*Tartaranha, barco de pesca no rio Tejo*”.

Em França, dicionários publicados a partir de 1687 definem assim a “*mulet*” (muleta): nome dum navio médio (“*moyen vaisseau*”) de Portugal que tem três mastros com velas latinas¹³¹. Nas gravuras conhecidas a muleta nunca apresentou três mastros, pelo que estes autores devem estar a confundi-la com a tartana francesa, que podia ser de pesca, de carga ou de guerra, arvorando um mastro, dois ou três, ou com a caravela latina de três mastros. Mas a muleta só com um mastro está também em várias obras francesas.

A “*mulet*”, barco português com três velas latinas, aparece também em alguns dicionários ingleses¹³². À muleta, barco de pesca com um mastro, os Ingleses davam o nome de “*bean-cod*” pelo menos desde 1701: “*Muléta: A boat called a bean-cod from its resemblance*”¹³³. A expressão aplicou-se também a todas as embarcações pequenas do estuário do Tejo com vela latina. Edward Clarke¹³⁴, numa carta escrita em Janeiro de 1762, descreve a linda vista em frente de Lisboa: “*The bean-cods, or small boats, which sail with any wind or tide, and are continually passing* (...)”. São todos os de vela latina, porque navegam com qualquer vento e estão continuamente a passar. Uma descrição de Lisboa, de 1730, menciona a enorme quantidade de peixe descarregada por 200 ou 300 embarcações chamadas “*caravelles & muletes*”¹³⁵.

Bean-cod poderá ser um gracejo, como supõem alguns autores Ingleses: o casco teria semelhanças com a vagem do feijão ou da fava. António Marques Esparteiro¹³⁶ traduz “*beam cod*”, com m, para “*embarcação de pesca do bacalhau; dori*”, mas não fundamenta. Cada navio bacalhoeiro levava várias embarcações miúdas para, no local de pesca, largarem todos os dias de madrugada e regressarem ao anoitecer com a pescaria. Só à volta de

¹³¹ Nicolas Desroches, *Dictionnaire des termes propres de marine* (...), Paris, Amable Auroy, 1687, p. 359; Nicolas Aubin, *Dictionnaire de Marine* (...), Amsterdam, 1702, p. 573; Alexandre Savérien, *Dictionnaire historique, théorique et pratique de marine*, tomo II, Paris, Charles-Antoine Jombert, 1758, p. 160.

¹³² William Henry Smyth, *The Sailor's Word-Book. An alphabetical digest of nautical terms* (...), 1867, p. 488.

¹³³ Alexander Justice, *A Compleat Account of the Portugueze Language: Being a Copius Dictionary* (...), London, R. Janeway, 1701.

¹³⁴ *Letters concerning the Spanish nation: written at Madrid during the years 1760 and 1761*, London, T. Becket and P. A. De Hondt, 1763, p. 354.

¹³⁵ *Description de la ville de Lisbonne*, Paris, Pierre Prault, 1730, p. 42.

¹³⁶ *Dictionary of naval terms English-Portuguese*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1974, p. 26.

1875 é que essas embarcações miúdas passaram a ser doris; antes eram maiores e mais pesadas¹³⁷.

Em 1769 William Falconer¹³⁸, no seu famoso dicionário, ignora a “mulet” e descreve assim a “bean-cod”: “a small fishing-vessel, or pilot-boat, common on the sea-coasts and in the rivers of Portugal. It is extremely sharp forward, having it's stem bent inward above into a great curve: the stem is also plated on the fore-side with iron, into which a number of bolts are driven, to fortify it, and resist the stroke of another vessel, which may fall athwart-hawse. It is commonly navigated with a large lateen sale, which extends over the whole length of the deck, and is accordingly well fitted to ply to windwards”. Esta descrição corresponde claramente à muleta: a proa arqueada para ré, com a banda metálica e os picos de ferro; a grande vela latina; os seus tripulantes faziam também serviços de pilotagem. Mas a muleta não era comum nas costas e rios de Portugal.

Era conhecida a semelhança entre a muleta e a tartana francesa, como se lê numa obra inglesa de 1794: “Bean-cod. A small fishing vessel or pilot boat, used by the Portuguese, and rigs with one mast, similar to the tartan”¹³⁹. É o único “vessel” ou “boat” português aqui mencionado, tal como na maioria dos dicionários e outra bibliografia desta época. A expressão *bean-cod* continuou a ser usada até ao séc. XXI: “Bean-cod. A small Portuguese river and estuary fishing-boat with a sharp and very high inboard-curving bow; it was single-masted with a large lateen sail”¹⁴⁰.

Uma primeira explicação para a muleta de três mastros, indicada em obras francesas e inglesas, estará na analogia que faziam entre a muleta, a caravela latina e a tartana francesa. Mas o marquês de Folin¹⁴¹, em 1892, apresenta outra explicação: todas as embarcações que se encontram à volta de Lisboa são derivações da muleta. Já William Falconer, em 1769, afirmara que a muleta era comum na costa e nos rios de Portugal, manifestando a tendência para estender o nome muleta a todas as embarcações portuguesas, e o marquês de Folin faz agora o mesmo.

Outro autor Francês, Jean-Baptiste-Philibert Willaumez¹⁴², descreve dois modelos da muleta: a “mulette” ou “moulète” e a “mulet”. A “mulette” ou “moulète” é a muleta com um mastro. A «mulet» tem dois ou três mastros inclinados para vante e velas latinas. No

¹³⁷ *Manuel des pêches maritimes françaises*, dir. Ed. Le Danois, fascicule 1, Paris, Office scientifique et technique des pêches maritimes, Juin 1935, p.73 (<http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/1736/>).

¹³⁸ *An Universal Dictionary of the marine, or, A copious explanation of the technical terms and phrases (...)*, London, T. Cadell, 1769.

¹³⁹ David Steel, *The elements and practice of rigging and seamanship (...)*, vol. I, London, Printed for David Steel, Union-Row, Little Tower Hill, 1794, p. 239. Versão online no site da Historic Naval Ships Association (<http://www.hnsa.org/doc/steel/index.htm>).

¹⁴⁰ Richard Mayne, *The language of Sailing*, Chicago, Fitzroy Dearborn Publishers, e Manchester, Carcanet Press Ltd, 2000, p. 21.

¹⁴¹ Le Marquis de Folin, *op. cit.*, p. 89.

¹⁴² *Dictionnaire de Marine (...)*, 3ª ed., Paris, Bachelier, Père et Fils, 1831, p. 406. Também Alexandre Barginet, *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, Paris, 1841, p. 488.

desenho que apresenta veem-se três mastros: o traquete e o grande, muito inclinados para vante, com velas grandes, e a mezena, vertical, também com vela latina, pequena.



Figura 9 - *Mulet*¹⁴³.

Muito parecido com esta muleta (“*mulet*”) é o pinque¹⁴⁴. A única diferença notória é o mastro grande, vertical. Segundo António Marques Esparteiro¹⁴⁵, o pinque foi usado entre nós no século XVIII principalmente na navegação comercial do Brasil. É possível que esta muleta de Willaumez seja um pinque ou outro navio semelhante.

A muleta era famosa por várias razões:

- Análoga à tartana francesa, embarcação bem conhecida;
- Palavra familiar aos Franceses e Ingleses: “*mulet*”, “*mullet*” (tainha, muge);
- Com o velame de arrasto “*distinguia-se de todos os barcos de qualquer parte do mundo*”;
- Estava no principal porto português, o de Lisboa, por onde passavam marinheiros de todo o mundo;
- Era a embarcação dos pilotos da barra de Lisboa.

Por esse motivo veio ocupar o lugar da caravela, palavra que durante séculos foi usada como designação genérica de navios médios e pequenos, e também de embarcações. A caravela deixou de ser mencionada na segunda metade do séc. XVIII, e o seu espaço foi ocupado pela muleta, que é quase a única embarcação ou navio português registado na maioria dos dicionários franceses e ingleses dos sécs. XVIII e XIX e outra bibliografia desta época.

¹⁴³ Jean-Baptiste-Philibert Willaumez, *op. cit.*, Planche B, fig. 6.

¹⁴⁴ Daniel Lescallier, *Traité pratique du gréement des vaisseaux (...)*, tome second, 1791, planche XX, fig. 2; Johann Hinrich Roding, *op. cit.*, 1793-94, fig. 282; Jean-Jérôme Baugean, *Recueil de petites marines (...)*, 1817, gravuras n.º 10 e 37.

¹⁴⁵ *Dicionário Ilustrado de Marinha*, Lisboa, Clássica Editora, 1962.

**“I’D LIKE TO INTRODUCE YOU TO *PORTO. A CONSTRUÇÃO
DE UM ESPAÇO MARÍTIMO NO INÍCIO
DOS TEMPOS MODERNOS*¹
PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES / 2007”**

Apresentação da obra pelo académico
João Abel da Fonseca, em 12 de abril

I – Pródromo

O Grupo de Estudos de História Marítima, o Centro de Estudos de Marinha e a Academia de Marinha, sucessora dos dois primeiros organismos, todos nasceram sem sede própria. Os membros fundadores, em especial o Alm. Sarmiento Rodrigues, acompanhados pelos novéis académicos, foram sonhando por um espaço seu, onde pudessem dispor de várias salas de trabalho e de um auditório para aí realizarem, com maior comodidade e dignidade associada, as suas sessões. Dado que estavam, provisoriamente, instalados no Museu de Marinha, a zona de Belém, até pela carga histórica inerente, era a área preferida. Nunca a tutela deixou de considerar este desiderato, muito embora tardasse um pouco a concretizar-se – 17 anos.

Na verdade, só pela mão do Alm. Rogério d’Oliveira, ao assumir o cargo de Presidente, tal veio a suceder, com o beneplácito do então Chefe do Estado-Maior da Armada, Alm. Sousa Leitão, também ele um eminente académico. Não foi possível contemplar um espaço naquela zona histórica da cidade de Lisboa, mas foi possível encontrar um outro, não menos carregado de simbologia, atrevemo-nos até a considerá-lo superior – este em que nos encontramos. Antigas instalações da Escola Naval, não dispunha, contudo, de auditório e corriam as vozes de que não se conseguiria aqui fazê-lo nascer. Rogério d’Oliveira, ao pedir uma audiência ao então Almirante CEMA, já preparara o caminho, realizando o trabalho. Munido da planta que requisitara ao competente serviço de infraestruturas, de posse dos conhecimentos de um engenheiro civil, que também era e é, desenhara o projecto. Bastava-lhe ter a anuência do superior hierárquico. Não sem algum espanto daquele, tanto quanto pudemos apurar, afinal a «coisa» estava feita – diremos nós, e muito bem. Ao espanto inicial de um dos interlocutores sucedeu-se a surpresa posterior do outro, quando recebeu, ali logo, a pronta resposta: “Está decidido, comecem-se as obras”.

¹ Vd. Amândio Jorge Morais Barros, *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016.

Senhor Presidente, Prezados Confrades, Ilustres Convidados, Minhas Senhoras, Senhores.

Completar-se-ão, no próximo dia 26 de Junho, os 30 anos da inauguração deste Auditório. O júbilo por um tal acontecimento maior na vida da Academia de Marinha impunha que fosse encontrado o nome de um académico de elevado prestígio, à altura do evento, para proferir a Lição Inaugural. A escolha recaiu no do saudoso Professor Doutor Jorge Borges de Macedo, que então dissertou sobre “O porto de Lisboa na História de Portugal”². Quis Deus que o Eminentíssimo Confrade, e nosso Mestre de eleição, deixasse o convívio dos vivos, volvidos 10 anos, no dia 18 de Março de 1996 e, por conseguinte, tenha cabimento, se bem que singelamente, uma evocação do seu nome, pela passagem do 20º aniversário do seu falecimento. A sua obra, extensa, de mais de meio milhar de trabalhos publicados, dá-nos ensejo ao enquadramento nesta apresentação do livro que hoje vê luz e é o propósito desta sessão.

II – Introdução

Escrevia, Jorge Borges de Macedo, em 1989, reflectindo sobre a História da Cultura que: “Não há cultura sem espectáculo e debate, em toda a sua variedade. Lugares onde se compare e se distinga, onde se avalie e se escolha, onde se ofereça e se procure, onde se avalie o eco do que se tem ou do que se quer ou pode ter. [...] não pode haver ambiente de cultura, sem lugares que garantam o apreço para qualquer criação, sem lugar de recepção selectiva para todos os momentos culturais. Isto é, em termos de pensamento crítico: sem memória e sem espírito de comparação, que obrigam ao risco da descoberta e à recompensa do ofício. O trabalho tem de compensar. A obra tem «de valer a pena»! E tudo isto se relacionado com a certeza que se tem público e que este sabe lutar por dados e expressões de cultura. [...] Não pode falar-se em ambiente cultural que protege os consagrados e esquece os primitivos ou que anda à procura dos primitivos e deixa fugir os indiscutíveis”³.

A plateia ilustrada que nos escuta permite-nos prescindir de considerações de maior pormenor, ao tentarmos evidenciar quanto o trecho acima tem a ver com o papel destinado às academias e também ao significado dos Prémios por estas instituídos, bem como aos candidatos que a estes concorrem. Basta que fixemos os verbos debater, comparar, distinguir, avaliar, escolher, oferecer, procurar, arriscar, apreciar, reconhecer e recompen-

² Cf. Jorge Borges de Macedo, “O porto de Lisboa na História de Portugal” in *Memórias. Complemento das Memórias de 1983 a 1991. Volumes XII a XX*, Vol. XXI, Lisboa, Academia de Marinha, 1995, pp. 11-22 [1986].

³ Cf. Jorge Borges de Macedo, “Dos leilões para a história da cultura” in *silva's – Pedro de Azevedo, Importante Leilão. Livros Cartografia. Gravuras. Manuscritos. Outros Documentos*, Lisboa, s.n., 1989, pp. 3-8.

sar. E tudo isto tem «de valer a pena»! Certos ainda de que as academias são os lugares de eleição onde tem que imperar a honestidade intelectual, onde jamais se poderá acolher qualquer pensamento único, abrigar uma história dominante ou singrarem hipóteses inconsistentes. Lugares de afecto, sem dúvida alguma, na fraternidade que propicia o entendimento entre os seus pares, os confrades, promove a produção científica, estimula e premeia os mais dedicados, fazendo jus à expressão latina tão querida ao nosso saudoso Confrade, o Professor Doutor Justino Mendes de Almeida: *Domus quieta, Facultas certa*.

Um pequeno apontamento impõe-se, contudo, que não olvidemos, porque, *ex genere suo*, seria, em razão do modo, pecado de omissão. A instituição dos Prémios na Academia de Marinha também ficou a dever-se ao empenho do Alm. Rogério d'Oliveira, com a respectiva concordância superior. Assim foi por duas Portarias de Outubro de 1985, podendo aqui recordar-se, também hoje, o 30º aniversário da sua primeira atribuição.

Mas voltemos a Jorge Borges de Macedo, para o escutarmos em mais este trecho de um trabalho, publicado em 1982: “Regra essencial da pesquisa: as possibilidades globais efectivas são superiores aos factos concretos e impõem que o trabalho histórico se comece pelas primeiras e não pelos segundos”⁴. Estas considerações do consagrado historiador trazemo-las aqui porque logo nos vieram à mente quando líamos, pela primeira vez, a obra do nosso Prezado Confrade e, permitam-nos a sinceridade, Querido Amigo, o Prof. Doutor Amândio Morais Barros. Concorreu ao Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues/2007* com a sua Dissertação de Doutoramento, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, para a obtenção do grau de Doutor em História Moderna, em que fora aprovado com a máxima classificação, no ano de 2004. O texto, repartido em dois monumentais volumes, perfaz as 1 838 páginas.

Naquele ano de 2007, por decisão do Presidente da Academia, Alm. Ferraz Sacchetti, que Deus haja, e como estipula o Regulamento, ouvido o Conselho Académico, coube-nos integrar o Júri do Prémio. Já conhecíamos de vista o concorrente, muito embora nunca se tivesse proporcionado qualquer troca de palavras entre nós, sequer um cumprimento. Conhecíamos, também, alguns dos seus trabalhos que tínhamos apreciado, já pela novidade dos temas tratados, como pela forma, quiçá inovadora, mas exemplarmente respeitadora dos cânones da produção historiográfica. Quem se abalançaria a uma tal missão? Ler um texto daquela envergadura. Recordamo-nos do Confrade Contente Domingues ter, na altura, informado que pertencera ao Júri das provas académicas e, por conseguinte, conhecia o texto, encontrando-se habilitado a sobre ele se pronunciar, preferindo, contudo, que tal só se verificasse, caso fosse necessário. Perante o silêncio dos circunstantes ganhámos coragem e oferecemo-nos. Tivemos, assim, o grato prazer de ler uma obra verdadeiramente contagiante pelo entusiasmo discursivo que dela emana, a par do proveito acrescido de podermos aprender muito num texto de excelente qualidade, rigor histórico e aprumo científico na metodologia.

⁴ Cf. Idem, “Prefácio da segunda edição” in *Problemas de História da Indústria Portuguesa no século XVIII*, Lisboa, Querco, 1982, p. 8.

O que Jorge Borges de Macedo afirmara, pressentia-se ali. Uma breve advertência do autor, logo nos Agradecimentos iniciais, disse nos dá conta, posto na boca do seu orientador, o Professor Doutor Aurélio de Oliveira, também nosso Confrade: “*Quem se interessa pelas navegações e comércio marítimo tem de passar pela ‘nota do tabelião’. O Amândio quer arriscar?*”⁵. O Amândio arriscou – arriscou na escolha do tema da sua dissertação e arriscou, mais tarde, quando se candidatou ao Prémio. Cada Prémio tem, no Arquivo Histórico da Academia, um dossiê próprio em que tudo fica registado. Consultámo-lo há dias para recordarmos melhor como haviam decorrido as três reuniões do Júri. Não diremos que foi pacífica a atribuição do mesmo isoladamente, mas o certo é que acabou por ser esse o resultado da avaliação final, por unanimidade.

Um outro ponto que merece alguma consideração prende-se com uma frase que nos foi dada a conhecer, logo no primeiro ano da licenciatura, na cadeira de *Teoria das Fontes e Problemática do Saber Histórico*: “O que se opõe à verdade não é a mentira, são as convicções”. Não há grande originalidade nesta frase de Nietzsche. No *Diálogo do Engano*, também conhecido por *Hípias Menor*, de Platão, ao longo do breve diálogo entre o sofista Hípias e Sócrates já isso se poderia concluir. Ao tema voltariam, mais tarde, tanto Santo Agostinho como São Tomás de Aquino, se bem que em contextos distintos, que não cabe aqui trazer. Importará, tão-só, retermos que na análise histórica há como que uma exigência ética em que, para além de não competir ao historiador adjectivar as circunstâncias, para lá do substantivo proteico, não deverá este estar impregnado de asserções apriorísticas que lhe limitem a inteligibilidade. Frédéric Mauro, quando em 1991 veio a Portugal receber o grau de doutor *honoris causa* pela Universidade de Lisboa, realizou, a pedido do Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, nosso Eminentíssimo Confrade e Mestre dilecto, duas conferências destinadas, mormente, aos alunos do primeiro Mestrado em *História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa*, da Faculdade de Letras. Recordamos bem aquilo que fez questão de sublinhar: “Em todas as histórias nacionais há momentos de vitória e também de derrota. Não é lícito encarnar nos vencedores patriotismo exuberante, nem nos vencidos desculpas injustificáveis. Os protagonistas foram homens do seu tempo, mercedores dessa nossa consideração”. Tudo isto para querermos assegurar que no livro que ora vos é apresentado, cumpre o autor com o que pretendemos evidenciar – as virtudes da sensatez e a probidade da investigação por si realizada. O passado descobridor, expansionista e imperialista, pleno de heróis, não é para negar, nem se pode acolher a qualquer complexo castrador, mas impõe-se não esquecer os anónimos. Anónimos que ganham nome ao consultar-se a documentação disponível nos Arquivos nacionais e estrangeiros, restituindo-se-lhes o protagonismo merecido e devido, na construção de uma nova historiografia, capaz de contextualizar

⁵ Cf. Amândio Jorge Morais Barros, “Agradecimentos” in *Porto – a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Vol. I, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto na área de História Moderna, Porto, FLUP, 2004, p. 9 (texto polycopiado).

a sua acção paralela. Só deste modo se poderá melhor entender a história e responder, cabalmente, a questões que estavam por explicar ou até o vinham sendo à revelia da realidade histórica dos respectivos momentos⁶.

Se atrás nos referimos a um compromisso ético do autor na produção historiográfica, permitam-nos agora um relance sobre a ética, como estética do comportamento. Privados dos necessários conhecimentos da Filosofia, talvez não consigamos sempre apreender, verdadeiramente, a beleza do texto, na sua forma, no seu modo como transmite informação que se pretende consubstanciar em conhecimento, ou até retirar dele as devidas valências. A beleza compara partes distintas de um mesmo todo, enquanto a inteligibilidade compara partes homólogas de todos distintos, o que equivale a dizer que a beleza é uma inteligibilidade interna das coisas e a inteligibilidade se poderá considerar a beleza externa das mesmas. Perguntarão os auditores ao que vimos com o arrazoado? Pois para deixarmos claro que a negação do belo não é o feio, mas antes o aleatório, ou que não há como deixar de considerar dissonâncias, ressonâncias ou a ausência de eco, na contextualização da realidade histórica, interpretando à revelia do próprio sentimento da percepção estética do momento, da época, do período que se estuda, que se impõe conhecer bem para se poder então avaliar, de forma precisa, os meandros dessa mesma realidade, como circunstância adaptável. Parecerá alarde de erudição pretender exercitar a capacidade de conseguir descortinar, no livro que esperamos vos traga bons momentos de leitura, essa subtilidade do autor. Despretensiosamente, asseveramos que dela vos apercebereis.

III – Apresentação

A apresentação de um livro, também ensinava Jorge Borges de Macedo, não é nem analisá-lo, nem dele efectuar uma síntese, realizar uma recensão crítica, elaborar um relatório e muito menos enunciar o índice, tecendo comentários avulsos. Apresentar um livro é criar apetite para que os potenciais leitores desejem passar a efectivos e se predisponham a adquiri-lo, criando clima para que entendam o gosto pela sua leitura, convictos de que sairão enriquecidos.

A apresentação formal de alguém a um superior segue, em inglês, a expressão que utilizámos no título. Sentimo-nos pequenos face à obra que nos foi dado o subido privilégio de podermos apresentar e que aceitámos honrados, gratos e reconhecidos. Falamos do generoso convite endereçado pelo Autor e a pronta aceitação por parte do Editor, a Academia de Marinha, cuja competência recai na pessoa do seu Presidente. Sabemos que não fomos a primeira escolha e que a primeira, com inegável mais-valia, recaíra na pessoa

⁶ Cf. Idem, “Histórias que percorrem os mares. Os Descobrimientos Portugueses e as transferências culturais entre oceanos” in *Os Descobrimientos e as origens da convergência global*, coord. de Amândio Barros, Porto, CMP/Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa, 2015, pp. 43-61 [46].

do Professor Doutor Francisco Contente Domingues, nosso Confrade e igualmente um Amigo, este de há mais de três décadas, a quem só um impedimento pessoal levou a declinar o convite. Este facto só nos ampliou a responsabilidade.

Perguntarão agora porque escolhemos o Inglês para o título? Não pela Língua mas pelos Ingleses em si. Reza a história que integrados no corpo expedicionário da Segunda Cruzada, teriam chegado ao Porto em Junho de 1147. Os cruzados foram recebidos pelo bispo da cidade Pedro II, D. Pedro Pitões, enviado do rei D. Afonso Henriques, que os tentou convencer a ajudar os Portugueses na conquista de Lisboa. Acresce que um título saliente, sempre atrai mais a curiosidade. E, verdade se diga, alguém veio do Porto, *mutatis mutandi*, conquistar Lisboa! Sim, com este seu livro.

Como prolegómeno à melhor compreensão da presente obra recomendamos a leitura da comunicação apresentada no 3º Subtema – Portos e Redes Comerciais, do XII Simpósio de História Marítima da nossa Academia pelo mesmo autor, intitulada: “Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos”⁷. No Relatório Final que na altura realizámos, por incumbência do Presidente da respectiva Comissão Científica, o Professor Doutor Luís Adão da Fonseca, nosso Confrade Emérito, viemos a registar o seguinte: “Após umas breves considerações sobre o significado que Jaime Cortesão propusera para uma «economia de base agrícola», o orador levantou algumas questões que se propôs dilucidar. O que é um porto e o que representa num conjunto de relações nacionais e internacionais? Qual o projecto associado à realidade dos diferentes tipos de portos: de pesca; de cabotagem; charneira; de comércio de longa distância; ...? Quais os principais agentes da vida portuária? Em que medida a actividade portuária interfere com o espaço envolvente e/ou vice-versa, como no caso das salinas? Como se relaciona o espaço do porto com o *hinterland*? Quais as características dos transportes, as suas tipologias e o movimento de navios? Frotas necessárias e frotas suficientes: quais as diferentes formas de propriedade? Quais as relações de um porto com os outros portos? Como se efectua a divisão e a distribuição dos trabalhos marítimos?

Ao longo das sucessivas respostas foram abordados assuntos relacionados com a relação centro-periferia, as associações de mercadores, os capitais investidos e o estatuto social dos diferentes agentes, as indústrias de suporte e de transformação, as relações com os poderes local e central, o papel monopolista do Estado em rotas específicas, as instalações anexas aos portos e as inovações, a vida social nos portos, o contrabando dos estrangeiros «de dentro» e os «de fora», os bloqueios à navegação e as bandeiras de conveniência, as alfândegas e o aparecimento da chamada aristocracia portuária, entendida como um conjunto de nobres que se passou a dedicar ao comércio marítimo, tal foi o caso de D. João Gordo. A concluir, o orador veio a considerar que o Mundo Atlântico,

⁷ Cf. Amândio Morais Barros, “Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos” in *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante. Actas do XII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2015 [2011], pp. 197-215.

no período que analisou, cresceu muito, ajudado pela dinâmica dos seus portos e, essencialmente, pela mão do investimento privado no negócio marítimo”⁸.

Nenhum historiador, digno da sua profissão, que escreva sobre a História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, poderá pretender que tal epopeia teria sido possível sem séculos de preparação que antecederam os chamados «de ouro». Tal evidência levou Roger Crowley, na sua recente obra, que corre em Português como *Conquistadores. Como Portugal criou o primeiro império global*, a considerar logo no Prólogo, referindo-se ao litoral português, que: “Foi ao longo desta costa, depois de longos anos de pesca e viagens, que aprenderam as artes necessárias à navegação no mar alto e os segredos dos ventos atlânticos que lhes dariam uma mestria ímpar. Após Ceuta, começaram a usar este conhecimento para viajar ao longo da costa africana, viagens que se transformariam em tentativas de chegar à Ásia e à América pelo mar”⁹. Já em 2002, a Prof^a. Doutora Amélia Polónia, nossa prezada Confreira, havia alertado para a necessidade e a importância dos estudos sobre a história portuária, elencando os contributos de vários especialistas¹⁰, impondo-se que refirmamos a sua Dissertação de Doutoramento apresentada, em Janeiro de 2000, à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, sobre *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista* [1999], publicada, em 2007, pela IN-CM, sob o título *Expansão e Descobrimentos numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*¹¹.

O livro da autoria de Amândio Jorge Morais Barros, que hoje é aqui lançado, *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*, resulta da adaptação do texto do Vol. I da sua Dissertação de Doutoramento, como já referimos. As 958 páginas daquele volume surgem agora reduzidas, aproximadamente, a 560, sem perda alguma do essencial, tornadas de leitura mais apelativa e destinada a um público alargado. Importa não deixar de referir que o Vol. II da Dissertação, com 880 páginas, contempla a transcrição de 125 documentos, ocupando cerca de 540 páginas, bem como 330 outras dedicadas aos quadros-síntese dos fretamentos transcritos, sendo que alguma da informação nelas contida também é contemplada na presente obra.

Tal como já frisámos atrás, não se pode pretender que aqui vos enunciemos o índice da obra que ocupa 7 páginas na versão final. O enunciado dos capítulos pensamos ser pertinente para que possais ficar com uma ideia do que é tratado:

Cap. I – Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI;

Cap. II – A construção de uma frota: em torno da fábrica naval;

⁸ Cf. João Abel da Fonseca, “Relatório Final” in *ibidem*, pp. 280-281.

⁹ Cf. Roger Crowley, “Prólogo: A proa da Europa” in *Conquistadores. Como Portugal criou o primeiro império global*, Lisboa, Editorial Presença, 2016, p. 20.

¹⁰ Cf. Amélia Polónia, “O Porto de Vila do Conde no século XVI. Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas” in *O Litoral em Perspectiva Histórica (Sécs. XVI a XVIII)*, Porto, Instituto de História Moderna, 2002, pp. 145-164.

¹¹ Vd. Idem, *Expansão e Descobrimentos numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, 2 vols., Lisboa, IN-CM, 2007.

Cap. III – A composição da frota do Porto;

Cap. IV – As partes no negócio: navios, navegação e comércio.

A obra completa-se, para além das Conclusões gerais, com as Fontes e Bibliografia, que foi, imperativamente aumentada, e podemos ainda beneficiar de 30 páginas de Anexos e um Índice dividido em 6 partes: o de conteúdos (cerca de 200 entradas); o de gráficos (42); o de quadros (30); o de mapas (13); o de gravuras (30) e o de fotografias (27).

Apoiados no que o próprio autor nos faculta na Introdução, deixaremos uns apontamentos sobre o que pretendeu desenvolver nos supracitados capítulos. No primeiro, “depois de um breve balanço teórico e historiográfico, que foca os aspectos político-institucionais, económicos, territoriais e arquitectónicos da construção de um porto, com especial atenção ao urbanismo portuário, à ligação entre o porto e o cenário urbano (e demográfico) em que se integra, entr[a] a estudar de uma forma tão aprofundada quanto possível o caso do Porto: a organização geral do espaço, as obras na barra, a defesa, os trabalhos da estiva, o serviço de pilotos, a organização financeira e fiscal, a componente religiosa, a higiene e a saúde marítimas, sem esquecer aspectos tão prosaicos como as necessidades de tradução ou informação aos utentes do porto. [...]”

Conhecidas as infraestruturas portuárias e o respectivo funcionamento, o segundo capítulo [...] cede o passo à observação do Porto como cidade de animada construção naval [...] uma história de todas as taracenas e estaleiros das duas margens do rio Douro [...] Como se procurou, a seguir, responder à pergunta: quem tomava a iniciativa de mandar construir um navio? Os privados e a Coroa, naturalmente. [...] estabelecendo pontes para o conhecimento das companhias comerciais e das redes mercantis. O levantamento possível de modelos de embarcações e de técnicas de construção naval [...] tent[ou] estudar detidamente: o cordame, fabrico e comercialização, as cordoarias do Porto [...] fazer uma análise exaustiva quanto possível da compra e venda de madeiras [...].

O terceiro capítulo [...] era a hora de passar das formulações gerais sobre navios e mercadores para uma tentativa de inventariação sistemática de embarcações, de características, de envergaduras, de nomes, de proprietários [...] as notórias diferenças entre as frotas disponíveis em vários momentos, desde o século XV, e as conjunturas que determinaram o seu perfil. [...] Não podia evitar uma diligência – tentar comparar a frota portuense com algumas das suas congéneres que têm sido estudadas: as da Bretanha, do País Basco, da Cantábria, de Málaga, de algumas regiões inglesas. Estabelecer essa comparação de um modo sólido [...].

O quarto capítulo [...] debruça-se sobre assuntos como a propriedade dos navios, já aflorada antes, as despesas que estes acarretam, a administração de um barco, o aproveitamento que dele fizeram os mercadores do burgo consoante as estratégias comerciais definidas pelas firmas, os rendimentos das embarcações”¹².

¹² Cf. Amândio Jorge Morais Barros, “Introdução” in *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, pp. (ainda não definidas, já que trabalhamos com as primeiras provas tipográficas).

Amândio Morais Barros, logo nas primeiras páginas do Vol. II da Dissertação, inicia o capítulo intitulado “O documento marítimo-mercantil no Porto” com o seguinte trecho que julgámos importante aqui trazer: “Na história da marinha mercante portuguesa há dois factos aos quais nunca se deu o devido relevo:

- Em primeiro lugar, que a legislação sobre fretamentos de navios plasmada nas Ordenações do reino tenha tido origem na cidade do Porto;
- Em segundo lugar, que um dos primeiros diplomas de fretamento conhecidos foi realizado com um armador e navio da mesma cidade.

Tudo quanto foi visto até este momento sobre a actividade marítima da cidade e da sua dinâmica entre os derradeiros séculos medievos e os alvares da Época Moderna justifica que, desde muito cedo tenha havido preocupações com a regulamentação do transporte marítimo conduzindo a uma prática continuada e gradualmente estendida a outros portos portugueses¹³.

Abrir o apetite não é oferecer a refeição, é oferecer o aperitivo. Pensamos ter sido o suficiente e passamos a concluir – o tempo já vai longo e aproxima-se o momento de deixarmos brilhar o nosso autor.

IV – Exaltação

Uma primeira reflexão, que entendemos pertinente, resulta do facto de mediarem doze anos entre a conclusão do texto inicial e este que agora foi dado à estampa. Recorremos a uma penúltima citação da lavra de Jorge Borges de Macedo, quando garantia que uma obra, de qualidade à data da sua produção, se perenizava com esse mesmo atributo. No presente caso trata-se de investigação inédita, e virgem em matéria de divulgação à maioria da comunidade científica, acrescidamente ao grande público. O estudo copioso e de elevada craveira, que lhe está associado, mereceu, em sede de Provas públicas, como já dissemos atrás, a classificação máxima. Cai por terra, conseqüentemente, alguma voz caprichosa que sobre o assunto se venha a pronunciar.

Um segundo ponto tem a ver com uma outra voz – a de tecnocratas entediados, possuidores de astrolábios sem medicação, que volta não volta trazem à colação a pergunta «para que serve a História»? O Mestre que temos vindo a citar já lhes respondeu há uns bons anos, mas na hora da despedida a resposta tem mais encanto! Ouçamo-la: “Como domínio do relato do que realmente aconteceu, a história com a sua finíssima metodologia serve também – e sobretudo – para demonstrar a enorme distância entre aquilo que a realidade foi em propostas e sugestões, em vivências densas de escolha e alternativa, e o que os homens realmente puderam fazer; entre esses «antes» ricos e criadores e os pobres sistemas do «depois» que conseguiram impor-se no amanhã da realização. Hoje,

¹³ Cf. Idem, *op. cit.*, Vol. II, p. 7.

a história serve como advertência essencial contra o risco inevitável do sistema e a forma de o enfrentar sem perder a esperança no homem. Defende o homem como memória da prevenção, sem perder consciência da proposta”¹⁴.

Um terceiro e derradeiro sublinhado tem a ver com o tempo, no caso em apreço, o da produção de um texto historiográfico – o tempo da História, o tempo da escrita e o tempo da leitura. Situando-se o primeiro nos séculos XV e XVI, o segundo, muito provavelmente nos últimos 20 anos, resta-nos o terceiro, que ora se inicia. Segundo o que nos deixou entender numa sua conferência, realizada há uns meses na Ericeira, no âmbito do Prólogo do próximo Curso de Verão, promovido pelo Instituto de Cultura Europeia e Atlântica e dedicado ao tema Património, Eduardo Lourenço, dissertando sobre a relação deste com os sentidos e os sentimentos, veio a considerar que esse tempo – o da leitura do texto, o da observação do monumento, o da audição da música, tem que ser encarado, também ele como Património. Em suma, tudo o que é deixado à Humanidade para seu usufruto futuro, só tem expressão na vida do humano se a este lhe dermos tempo e proporcionarmos uma oportunidade para com isso se poder deleitar. Do seu ponto de vista, o do filósofo e ensaísta, uma realidade desligada da outra perde muito do seu valor, independentemente da sua consagração. É urgente garantir tempo aos homens, para que possam vir a desfrutar do património, reflectir sobre o seu significado e encontrar nisso uma realização pessoal.

Esta advertência do consagrado Mestre fez-nos ainda recordar quão solitário e dolorido é, na mais das vezes, o tempo da escrita. Digamos que não é para amar quem não for para sofrer. Terminamos com o testemunho do grato reconhecimento ao nosso Confrade Amândio Barros pelo belo livro que nos deu o ensejo de ler e, à Academia de Marinha, na pessoa do seu Presidente, por ter promovido a sua edição. Aos presentes endereçamos o voto ardente de que o possam vir, também, a apreciar.

Não resistimos, mesmo assim, a terminar sem partilharmos convosco um momento enternecido da Dedicatória, aquele que nos arraigou o maior sentimento e nos deixou a marca mais indelével: “[...] sei que não levam a mal que eu diga que este trabalho é todo para o meu Pai. Foi com ele que aprendi a gostar de História, de histórias, que ele contava como ninguém. Foi com ele que conheci o *Príncipe Valente* no “Janeiro” de domingo, e as aventuras do *Capitão Morgan* contra piratas e flibusteiros. Foi com ele que aprendi a gostar do Porto. A conhecer as suas ruas e vielas. A olhar, horas a fio, para o Varna encalhado no Cabedelo, para as cheias do Douro. A imaginar este rio, onde ele aprendeu a nadar, repleto de navios e de movimento. Quis o destino que ele não estivesse aqui para ver o resultado desta curiosidade. Mas sei que onde quer que ele esteja, está feliz. Por mim. Por nós”¹⁵.

Acreditamos que sim. Os homens só morrem quando os vivos os esquecem!

¹⁴ Cf. Jorge Borges de Macedo, “De um para outro tempo. Em forma de prefácio” in *O Bloqueio continental. Economia e Guerra Peninsular*, Lisboa, Gradiva, 1990, 2ª ed. revista, p. 23.

¹⁵ Cf. Amândio Jorge Morais Barros, “Agradecimentos” in *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, p. (ainda não definida, já que trabalhámos com as primeiras provas tipográficas).

UMA CIDADE QUE SE FEZ PORTO: O PORTO NOS SÉCULOS XV E XVI

Comunicação do autor da obra, académico
Amândio Morais Barros, em 12 de abril

Introdução

A moderna investigação tem chamado a atenção para o papel desempenhado pelas cidades na construção de projectos económicos baseados no comércio, bases fundamentais do pré-capitalismo medieval, da primeira economia-mundo e do capitalismo comercial do século XVI¹. As cidades com portos estiveram na vanguarda deste processo. F. Mauro definiu-as, e aos seus portos, como empresas económicas² e hoje, em pleno mundo contemporâneo e globalizado, assim se mantêm; desde então, os portos permaneceram como os espaços mais activos, marcaram a paisagem urbana europeia, determinaram uma parte dos seus empreendimentos, beneficiaram deles e estiveram na vanguarda da circulação de ideias e saberes³.

No livro que aqui se apresenta⁴ estuda-se um porto atlântico: o Porto, entre finais da Idade Média e o início da Época Moderna. Estudei-o na longa-duração, descrevendo as obras públicas que lhe deram corpo, caracterizando-o e avaliando alguns dos seus desempenhos, a sua gestão e as relações de poder nele desenvolvidas pois entendo que estes aspectos constituíram factores decisivos para a sua afirmação. Dediquei muita atenção a este porto propriamente dito, mas não deixei de o integrar num espaço mais alargado, numa espécie de complexo regional – no Norte de Portugal –, descobrindo dados novos sobre o funcionamento e evolução desse conjunto portuário, essencial na afirmação atlântica do Reino português desde o século XVI.

1. Como factores de arranque direi que em meados do século XIV a cidade ‘descobriu’ em definitivo a sua vocação portuária suportando uma frota mercante que frequen-

¹ *Cities and Social Change in Early Modern*, ed. Philip Benedict (2ª edição). Londres e Nova Iorque: Routledge, 1992; para uma visão geral do tema, BRAUDEL, Fernand – *A dinâmica do capitalismo*. Lisboa: Editorial Teorema, 1985.

² MAURO, Frédéric – «Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique», in *I porti come impresa economica*, a cura di Simonetta Cavacchiocci. *Volume 19 de Istituto internazionale di storia economica "F. Datini" Prato. Serie 2 : Atti delle "Settimane di studio"*, 1988, pp. 751-777.

³ RÉMOND, René – *Introdução à história do nosso tempo*. Lisboa: Gradiva, 1994, p. 43; e a generalidade das matérias contidas no livro *Ville portuaire, acteur du développement durable*, coord. Michel Collin. Paris, l'Harmattan, (Collection Maritimes), 2003.

⁴ *Porto: A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha, 2016.

tava as rotas de cabotagem europeias de pequeno, médio e longo raio; que a muralha gótica, a segunda que a cidade conheceu, terminada nesse tempo no tramo ribeirinho, funcionou como grande definidor de espaços de acostagem de navios e de armazenamento de mercadorias pois no seu interior era percorrida por extensa linha de armazéns ainda hoje existentes⁵; que a construção da alfândega régia, o maior edifício civil do Porto, e a abertura da Rua Nova definiram, respectivamente, os centros de decisão fiscal e económica e a movimentação portuária.

Entre a Alfândega (a popular “Casa do Infante” dos nossos dias) e a Praça da Ribeira viria a localizar-se o coração do espaço portuário, definindo-se, logo no século XV, os locais de descarga das diferentes mercadorias que os navios traziam à cidade, postos de vigilância do tráfego e departamentos fiscais, e a fixação – alterada ao sabor da organização do porto –, dos estaleiros de construção naval.

2. Um porto tem, também, uma tradução social e política. À frente deste encontramos uma elite; de mercadores, de homens que começaram por armar navios, a enviá-los ao Norte da Europa (à Inglaterra, França e Flandres) e ao Mediterrâneo, ao frete e competindo com outras frotas mais poderosas, como a basca, e acabaram a governar a cidade, acumulando fortunas e prestígio, usando o dinheiro como ninguém antes deles fizera e tornando-se proprietários: de casas e rendimentos urbanos, e de quintas no *hinterland*⁶.

Um percurso conhecido em muitos lugares da Europa, um processo de dignificação de um grupo que aspirava subir na hierarquia social e aproximar-se da nobreza através da governação da cidade e da posse de terra. Eis a elite da Câmara do Porto nos finais da Idade Média. Eis o “contexto paradoxal”, como o classificou Joseph Pérez, em que a par do desenvolvimento do primeiro capitalismo comercial e da emergência das primeiras formas de ‘estado moderno’, os valores que as elites perseguiram não eram burgueses: eram cortesãos, aristocráticos e cavaleirescos; e muitos burgueses, mercadores, comerciantes de grosso trato e banqueiros, não tinham consciência de “fazer parte de uma classe homogénea, de um grupo social original”⁷, mas antes aspiravam viver à “lei da nobreza”.

⁵ Sem esquecer a evidente função militar e defensiva da muralha, esta teve, neste caso, sobretudo função ordenadora: delimitou o espaço ribeirinho, definiu o trânsito de gentes e mercadorias, atraiu habitações, lojas e indústrias, facilitou o controlo do tráfego e suscitou o futuro cais da cidade. Trata-se de um tema que ainda espera estudo em Portugal; ver *City Walls. The Urban Enceinte in Global Perspective*, ed. James D. Tracy. Cambridge: Cambridge University Press, 2000 que, no entanto, continua (nos diferentes contributos publicados) a colocar a tónica na função militar das muralhas.

⁶ Álvaro Anes da Madureira, Gonçalo Pinto, Vasco Fernandes de Caminha e Vasco Leite, no primeiro caso, e João Afonso da Aveleda, Heitor Moreira, Heitor de Teives, Pedro Álvares, Pedro de Leça, e o mesmo Vasco Fernandes Caminha, no segundo; SOUSA, Armindo de – *Conflitos entre o Bispo e a Câmara do Porto nos meados do século XV*, “Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto”, 2ª série, 1 (1983), p. 23.

⁷ PÉREZ, Joseph – “Renacimiento y mentalidade burguesa”, in *La burguesia española en la Edad Moderna*, coord. Luis Miguel Enciso Recio. Tomo I. Valladolid: Universidad de Valladolid, 1996, p. 61. Estas impressões, coincidentes com atitudes e modelos de afirmação dos homens do Porto, confirmam a evolução dos grupos mercantis ibéricos, descrita com mestria por Alberto Marcos

Era assim que os governantes portuenses dos séculos XV e XVI se davam a conhecer e gostavam de ser identificados.

3. Mas foram os primeiros a perceber que o porto tinha de se modernizar. Custeando as obras com os rendimentos do erário municipal e solicitando apoios da Coroa. Programa complexo, de introdução de infraestruturas, com a substituição dos primitivos cais, em madeira, por outro de pedra. O primeiro, em frente da muralha e com serventia para a Alfândega, o do Terreirinho, foi feito em 1449 com a pedra que estava reservada a obras no mosteiro de Santa Clara. Depois surgiram as linguetas, que davam melhor acesso aos navios, os postes de amarração, em pedra e em ferro, e os armazéns. Ao mesmo tempo, a construção naval foi deslocada para jusante, para fora das muralhas onde não causasse transtorno, sinal evidente dos primeiros constrangimentos de espaço para a “prática” comercial marítimo-fluvial junto dos cais; primeiramente, foi instalada junto da muralha, em frente ao bairro dos Banhos para, logo depois, ser fixada no grande areal de Miragaia, onde se manteve durante quase um século.

Foram também criadas estruturas para organizar o comércio; um comércio inicialmente arcaico, medieval, de abastecimento, acima de tudo. O que vinha de Entre Douro e Minho (panos e couros, que também eram feitos na cidade) e os vinhos de Lamego, por estrada ou pelo rio Douro abaixo, ou os sumagres e azeite durienses, eram fiscalizados logo a partir da casa do Laranjo, situada no canto Este da muralha, junto ao rio; depois de satisfeitos os direitos devidos, os vinhos eram descarregados nas pranchas do cais e destinavam-se a satisfazer as necessidades de consumo, ao passo que os “terços”, que eram exportados, armazenavam-se nas adegas existentes em Miragaia. Por seu turno, o sal e os cereais que vinham de Aveiro e das Beiras, ou a fruta que chegava do Algarve, eram guardados, sob vigilância dos almotacés (fala-se sempre na “abertura” de *logeas* de trigo, ou de sal), nas linhas de armazéns das ruas ribeirinhas da Lada, Taurina e Reboleira. A madeira era arrumada em barracões cobertos, ou nos estaleiros. Enfim, as mercadorias entravam na cidade por portas e postigos da muralha que, com o tempo e o costume do porto, se especializaram, delas tomando o nome: *do Carvão, do Peixe, da Madeira* ou *das Tábuas*, etc.

4. A cidade fez-se porto graças ao rio Douro. Que foi ‘ordenado’ ao longo do tempo, alternando os locais de atracagem com a colocação de marcas e balizas, fachos e faróis que guiavam a navegação até à barra. Aqui, à vista de São João da Foz, criou-se um serviço de pilotagem que rebocava os navios entre os rochedos e o Cabedelo traiçoeiro e, mais tarde, na praia, em cima dos rochedos que lhe fortaleceram os alicerces, ergueu-se uma fortaleza que assegurava a defesa do porto. Ao longe, como era de regra.

Na configuração deste ancoradouro sobressaíam os estaleiros, e a cidade fez-se centro de inovação tecnológica, aperfeiçoando a construção de naus. Que os reis aproveitaram

Martín no estudo *Historia y desarrollo: el mito historiográfico de la burguesía*, na mesma obra e volume citados, pp. 15-34.

taram usando estes novos navios para favorecer o poder naval de um país que, cada vez mais, entregava os seus destinos ao mar. D. João II comprou nesta cidade as primeiras naus modernas, que integrou na sua frota; D. Manuel mandou aqui construir os navios que entregou a Vasco da Gama confiando que eles o levariam à Índia. Levaram. E, ao sabor dos ventos que as levavam e traziam, o Reino fez-se entreposto de especiarias, desafiando Veneza e o Mediterrâneo, e dando à Europa o carácter exótico que faltava para que o Renascimento se cumprisse.

5. Entretanto, a cidade descobria outros rumos. Sem possibilidade de participar vigorosamente no trato oriental (tal como a generalidade dos portos portugueses, embora o tenha feito e isso seja aqui revelado) voltou-se para o Atlântico. A sua marinha mercante e os seus homens do mar colocaram-se ao serviço dos novos homens de negócios entretanto estabelecidos no interior das suas muralhas; trilhando as rotas das Ilhas, dos mercados africanos de escravos, das Índias que os castelhanos conceberam na América, e do Brasil. Principalmente do Brasil, que se tornava um imenso engenho de açúcar, produto que os navios transportavam para o Norte da Europa, para a velha Flandres e as novas Províncias Unidas, transformando aquilo que até então era um artigo de luxo, uma espécie de especiaria doce, num produto de consumo de massa. Até hoje.

Mercadores que desafiaram o poder da velha elite da Câmara, mas que também a ela se aliaram, que avivaram a economia deste porto, forçando novos melhoramentos e suscitando a sua internacionalização. Muitas vezes à margem, ou independentemente, dos esquemas políticos dos poderes centrais, iludindo bloqueios ou restrições de contactos com adversários da Coroa mas aliados dos seus negócios, impulsionando os tratos marítimos e as navegações, criando mercados de transporte ágeis e suportados por escrita contratual (os fretamentos) e mutual (as apólices de seguros), que ajudaram a desenvolver.

Homens que procuraram passar despercebidos e que a documentação oficial na generalidade ‘ignora’. Postura que nos cria problemas quando queremos saber mais sobre eles e sobre o seu papel na economia local. A propósito do Algarve, Romero Magalhães escreveu as melhores páginas, no meu entender, sobre o funcionamento do mercado na Época Moderna⁸. Nelas, detectamos um contraste muito claro entre o que domina o pensamento e a acção dos governos das cidades e o que caracteriza a acção dos mercadores; se nos primeiros encontramos uma política quase exclusivamente votada a questões de abastecimento, regulamentos e restrições de movimentos comerciais com vista à protecção do mercado urbano, nos segundos descortinamos preocupações de outra natureza, privada, afastada daqueles processos apesar da sua integração na comunidade, como se ‘entregassem’ esse negócio a mercadores de segunda linha. E entregavam. Do mesmo modo, no caso do Porto, podemos correr centenas de fólios das vereações do século XVI que não topamos com nenhum dos mercadores que, verdadeiramente, conta-

⁸ MAGALHÃES; Joaquim Romero – *O Algarve económico, 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993, p. 239 e seguintes.

vam no trato. Um só exemplo: Simão Vaz, porventura o mais rico mercador da cidade no último quartel de Quinhentos, e dos homens mais ricos que alguma vez nela viveu, não é referido nenhuma vez. Mas eram conhecidos. Da Câmara e do Rei, que os chamava a participar na contratação naval e a financiar as contas públicas.

O livro evoca alguns destes percursos e destes processos complexos de transformação de um pequeno ancoradouro medieval num porto moderno. Nuns casos, fiquei satisfeito com os resultados; gostei de perceber como se agregavam as gentes ribeirinhas e como desenvolveram a sua relação com o mar; gostei de perceber a evolução da construção naval, de identificar os navios, e conhecê-los pelo nome, saber para onde navegavam e, por vezes, onde tragicamente se perdiam; noutros fiquei desiludido por não ter conseguido saber o que queria: que alcance tiveram as intervenções dos navios e mareantes portuenses nas políticas das Coroas: portuguesa e ibérica (sendo que consegui perceber que participaram na navegação para o Oriente e nas armadas que lutaram no Atlântico contra os piratas e contra os rivais do Norte europeu), e, afinal, que estatuto devo atribuir a este porto no concerto dos portos europeus e mundiais da Época Moderna. Aquilo que se me oferece dizer é que continuarei a investigar para chegar a melhores conclusões. De momento, fico-me com as seguintes:

- Tentei avaliar o impacto económico do porto através da análise de indicadores importantes como o movimento marítimo, considerando a sua evolução, tanto no valor acrescentado à economia do porto e da região em que ele se integrava e influenciava, como nos direcionamentos da economia portuária e seu significado na história da região;
- Procurei, assim, verificar se foram cumpridas as expectativas económicas que um porto, em qualquer lugar e em qualquer época, gera. Por exemplo, na criação de emprego directo ou indirecto. Desde logo, a ampliação do movimento foi acompanhada pelo aumento do número de mercadores – de diferente estatuto e poder económico – que operavam na cidade e nas regiões circundantes, uma vez que o porto atraiu para si muita da actividade ali desenvolvida. O crescimento dos armazéns levou à criação de postos de trabalho de logistas e encarregados da sua guarda e manutenção. Os navios nos cais atraíram carregadores; que eram, em regra, trabalhadores indiferenciados. No entanto, ou por causa disso, a delicadeza das operações de carga dos navios (sobretudo destas), fazia com que estes trabalhadores fossem dirigidos por especialistas, habitualmente pelos próprios tripulantes da embarcação, como repetidamente se pode ler nos fretamentos, ou por oficiais nomeados pela Câmara, encarregados dessa supervisão. O progresso da economia marítima fez crescer (ou manter) a necessidade de embarcações, logo de abundante mão-de-obra, especializada e auxiliar, nos estaleiros; chegaram a trabalhar mais de 250 pessoas nos estaleiros do Porto do século XVI. A par deles, lenhadores, serradores experimentados, fragueiros, cordoeiros, calafates, tanoeiros. Criaram-se postos de trabalho na construção civil e ‘obras públicas’,

nos armazéns e cais, por exemplo. Surgiram inúmeras tabernas, ‘restaurantes’ (“casas de dar de comer”) e estalagens direccionadas para o apoio aos viajantes. Enfim, e para não alongar mais esta lista, oficiais ligados ao serviço do porto e da fiscalidade;

- Tentei perceber estratégias de adequação da gestão do porto aos novos desafios trazidos pela evolução dos negócios, sobretudo no campo da introdução de melhoramentos materiais e instituições de gestão e, se bem que de um modo por vezes rudimentar, na longa-duração, averigui a existência de um cuidado continuado com estas matérias, vencendo dificuldades técnicas (na construção de cais e estacadas num rio de caudal tão forte como o Douro) e financeiras;
- Procurei também avaliar os impactes das alterações (dos novos desafios) detectados no porto com respeito a factores como a marinha mercante, os seus diferentes modelos, a tonelagem dos navios, condições de acolhimento das embarcações, ocupação da frota (e gostaria de ter dados sobre a produtividade da mesma que, no entanto, no século XVI, me parece ser apreciável ou, pelo menos, razoável), articulação e distribuição intermodal (combinando transporte e transbordo de carga e passageiros entre diferentes dimensões (terrestre, fluvial e marítima). A identificação de infraestruturas e zonas de embarque, desembarque e, mesmo, o perfil da construção naval também me pareceu útil para avaliar os impactes na referida frota, ancorada nos cais ou fundeada no rio, as taxas sobre navios entrados na zona portuária (que ainda estou longe de conhecer), o número e valor dos navios em trânsito (que conheço razoavelmente) e os negócios por eles (e suas tripulações) efectuados;
- Finalmente, o governo do porto, pano de fundo no qual inscrevemos eventuais estratégias e projectos de porto que possam ter existido. Hoje em dia utiliza-se o termo “governança”; no entanto, tenho algumas reservas quanto a esta utilização. Em história devemos ser rigorosos com a questão da linguagem e esta é, manifestamente anacrónica neste âmbito. O conceito, segundo a literatura científica moderna, fala de um tema próprio do neo-liberalismo e da capacidade de os cidadãos (outro conceito pouco adequado aos séculos XV e XVI) ou companhias, discutirem e estimarem a viabilidade das políticas definidas para o funcionamento das instituições. Muito sinteticamente, “governança” remete para gestão consistente, políticas e gestão ponderadas e aplicadas de forma coerente, e compreensível a todos, delegação de responsabilidades. Finalmente, os decisores providenciam as estruturas que possibilitam aos agentes que as utilizam a prossecução dos seus objectivos que são, por sua vez, monitorizados⁹. Não discutindo que tais conceitos – e outros que dão corpo a matéria tão complexa – possam ser adaptados e experimentados na investigação sobre os portos medievais e moder-

⁹ Uma visão geral e algumas objecções ao uso do conceito em certos âmbitos, em POLUHA, Eva; ROSENDAHL, Mona, eds. – *Contesting ‘good’ governance: crosscultural perspectives on representation, accountability and public space*. Oxon e Nova Iorque: Routledge, 2002.

nos (por exemplo, em que sentido a intervenção dos agentes frequentadores do porto podem ter influenciado a sua gestão), penso que a complexidade das relações de poder neles realizadas, mais a intervenção régia, fundamental nas decisões sobre o funcionamento dos portos e no financiamento das suas obras, desaconselham, para já, a sua utilização.

Conclusão

Termino este pequeno texto como acabei o livro. Falando de navios. Os séculos aqui estudados foram de consagração dos carpinteiros que construíram a reputação dos estaleiros da cidade; primeiro de Miragaia, depois, a partir do mal-amado (erradamente, na minha opinião) reinado de D. Sebastião, o Ouro, personificados por Bento Francisco, carpinteiro construtor do galeão *Santa Teresa*, “que fora por capitânia destes reinos”, continuador das tradições técnicas das ribeiras portuenses, “homem notável entre os nossos”, como escrevia D. Francisco Manuel de Melo em 1639, “cujo nome é bem que ande em memória pelos poderosos e excelentes navios que fez nesta idade: pois assim como o pai natural dos filhos nobres e grandes é digno da veneração da posteridade, não menos o deve ser aquele que artificialmente gerou obras não só ilustres por sua majestade, mas utilíssimas por sua fortaleza a república: em a qual virtude não sabemos outro que até ao presente maior lembrança haja merecido”.

Durante séculos, os carpinteiros dos estaleiros do Porto construíram alguns dos melhores navios que sulcaram os mares. Possa este trabalho servir para os lembrar. Como merecem.

LIGA NAVAL PORTUGUESA (1900 - 1939): VALORIZAR O MAR NOS PRINCÍPIOS DO SÉCULO XX. PROGRAMA E REALIDADES

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando David e Silva, em 26 de abril

A criação da Liga Naval Portuguesa

A Liga Naval Portuguesa foi criada em 1900 no contexto do que podemos chamar “movimento das ligas navais”, iniciado com a fundação da liga inglesa em 1894, seguida, quatro anos depois, da liga alemã. O contexto era o da dinâmica política e militar europeia, marcada pela rivalidade entre o Reino Unido, que até então exercia um indisputado domínio do mar, indispensável à sua segurança e à expansão do seu império colonial, e o Reich alemão, o grande poder da Europa continental, que procurava a sua afirmação no mar, tendo como objectivos libertar-se do confinamento ao mar Báltico, bem consolidar e alargar os territórios adquiridos em África, na China e em ilhas do Pacífico.

Quanto a Portugal, os anos finais do séc. XIX foram marcados pelas campanhas de ocupação dos territórios africanos, tendo em vista alargar em profundidade o controlo que estava até então limitado a algumas zonas do litoral e às margens das vias fluviais navegáveis. Na viragem do século, a Marinha atravessava um período de um certo declínio da sua influência na vida nacional, sobretudo em função da natureza das referidas campanhas de ocupação, principalmente conduzidas pelo Exército.

Permanentemente deficitário nas suas contas, o País atravessava os efeitos das crises financeira e económica desencadeadas no início da década de 1890. Em função destes condicionalismos, chegou a sugerido na imprensa que a Marinha fosse drasticamente reduzida. Estas questões terão sido as que mais influenciaram a iniciativa de criação da Liga Naval Portuguesa em 1899, assumida por um grupo de oficiais da Marinha, sócios do Clube Militar Naval. A nova associação tinha como objectivos o estudo e propaganda das questões do Mar, promovendo o seu desenvolvimento com a colaboração de personalidades e instituições ligadas às actividades marítima, a exemplo dos propósitos que animavam as congéneres estrangeiras que a precederam.

A primeira Liga Naval a surgir foi a “British Navy League”, fundada em Dezembro de 1894 por um pequeno grupo de entusiastas de assuntos da Marinha, liderados por um jornalista e político, tendo por objectivo apoiar a supremacia marítima do império britânico. O argumento central era simples: a estabilidade e segurança do império dependiam do poder naval, logo era a Marinha e não o Exército que devia obter os favores do orçamento. O papel da Liga Naval britânica era o de educar a opinião pública para esse objectivo, através de diversas formas de propaganda ajustadas a grandes audiências.

A “Deutsche Flottenverein”, a Associação da Esquadra Alemã (a Liga alemã) foi fundada em 1898. A sua criação deu-se poucos meses depois da apresentação no parlamento alemão da primeira Lei Naval do Reich, cujos propósitos eram a edificação de uma esquadra de alto-mar capaz de, equiparando-se à esquadra britânica, romper com o confinamento marítimo da Alemanha no Báltico e de defender e expandir os interesses coloniais alemães. Tal como em Inglaterra, a realização do plano naval alemão subentendia o apoio da opinião pública para as despesas que tornava necessárias.

Em síntese pode dizer-se que as duas primeiras e principais Ligas Navais europeias, que serviram de modelo inspirador à criação da Liga Naval Portuguesa, nasceram e desenvolveram-se em interação com os ambientes políticos domésticos. Em ambos os casos, as ligas surgiram e desenvolveram-se com o apoio dos sectores ligado aos interesses imperialistas, mais à direita e mais nacionalistas dos respectivos contextos políticos. Como veremos, estas circunstâncias também se verificarão caso português.

Depois das Ligas Navais inglesa e alemã, foram criadas associações congêneres em Itália (1897), Bélgica (1898), França (1899) e em Espanha (1900), bem como nos EUA (1902) e no Brasil. Vou aqui



Primeira imagem gráfica da Liga Naval (1901): Tágides e navios de diversas épocas

Como já referimos, em Portugal, a partir dos meados da década de 1890, o Exército passou a suportar o esforço principal nas campanhas de pacificação em África. Uma das consequências foi a redução da importância da Marinha, a partir de então remetida, naqueles teatros, para funções de natureza relativamente secundária. Esta conjuntura colocou a Marinha perante a oportunidade, e a necessidade, de procurar a sua afirmação na frente metropolitana, até porque a rápida evolução das tecnologias navais tinha acelerado a obsolescência das corvetas de propulsão mista, que datavam das décadas de 1850 e 1860.

Alguma melhoria das finanças públicas, associada ao crescimento da produção agrícola e industrial e às medidas de reestruturação da dívida que se seguiram à bancarrota parcial de 1892 permitiu, nos anos finais da década e do século, afectar 2.800 contos para a renovação da Marinha¹. Tratava-se, é certo, de um valor relativamente pequeno e que apenas recuperava intenções anteriores, bloqueadas pela crise financeira², mas que permitiu que, durante o curto exercício ministerial de Jacinto Cândido da Silva (Novembro de 1895 – Fevereiro de 1897), fossem mandados construir 3 cruzadores, o “D. Carlos I”, encomendado em Inglaterra, o “S. Gabriel” e o “S. Rafael” encomendados em França, que se juntaram ao “Vasco da Gama” (1875, construído em Inglaterra) e ao “Adamastor” (1896, encomendado em Itália) e atenuaram as vulnerabilidades da Armada no seu tempo. O mesmo ministro tomou também a iniciativa de mandar vir de França (1897) um engenheiro³ e quatro ajudantes, para procurar ultrapassar as dificuldades de construção do Arsenal da Marinha, permitindo que construísse o seu primeiro navio metálico, o cruzador “D. Amélia”, aumentado ao efectivo em 1901.

Para além de uma certa expressão dos números, era um facto que estes cruzadores – uma classificação lisonjeira, à excepção do “D. Carlos I”, formavam um conjunto dissonante sob o ponto de vista do seu valor militar. Para além disto, eram navios de manutenção relativamente cara e difícil para o estado da tecnologia em Portugal. Estas circunstâncias tornaram estes navios num alvo de crítica, tanto no interior da Marinha como na imprensa e no parlamento.

A outra grande questão que então se colocou relativamente a um certo declínio na importância da Marinha relativamente às colónias africanas, especialmente em relação a Angola, foi a das ligações marítimas. As poucas soluções privadas que tinham sido tentadas tiveram vida curta, com a alegação de que as carreiras não eram viáveis sem subsídio do Estado. As ligações eram, sempre que necessário, asseguradas pela Marinha que, em 1901, empregava dois navios à vela e quatro a vapor nessas missões. A criação da Empresa Nacional de Navegação (1881-1918) preencheu parte das necessidades de ligação entre a metrópole e as colónias, ainda que não tivesse passado além de Moçâmedes.

As primeiras propostas para a criação de uma liga naval em Portugal surgiram em Setembro de 1899, através de um texto publicado nos *Anais do Clube Militar Naval*. Um pouco ao contrário do que tinha acontecido em Inglaterra e na Alemanha, o problema invocado em primeira prioridade foi o da marinha mercante: “[não é] logico deixar a marinha mercante no estado anémico em que a vemos; nem é coerente que sejam os navios estrangeiros que monopolizem o nosso comércio de transportes [...] Quais as armas e os meios para d’essa luta sair-se vencedor? A força viria de uma *liga naval portuguesa*, que, como as suas congéneres na Inglaterra na Alemanha e na Itália, fizeram grandes as suas marinhas”.

¹ Carta de lei de 21 de Maio de 1896, *Diário do Governo*, nº 117 de 26 de Maio de 1896.

² Decreto de 10 de Fevereiro de 1890, *Diário do Governo*, nº 36 de 14 de Fevereiro de 1890.

³ Alphonse Croneau, que permaneceu em Portugal até 1905.

Para além do debate interno à corporação dos oficiais da Armada, a situação também era discutida no seu exterior, com reflexos na imprensa. Em 13 e 14 de Fevereiro de 1900, o diário *Novidades* publicou um artigo no qual se defendia uma redução drástica da Marinha em favor do Exército: “a evolução que a politica internacional vai seguindo, aconselha-nos instantemente a que reforçemos a nossa organização militar terrestre. Precisamos de gastar mais com o exercito [...] E sendo, como somos, pobres, temos de ir buscar ás inutilidades da nossa organização naval a dotação suplementar para as necessidades impreteríveis do nosso exercito”. A ideia terá parecido insuportável aos oficiais que, em 16 de Fevereiro, se reuniram para protestar, no Clube Militar Naval. O debate foi inflamado, com a presença de 78 dos 332 sócios, um número seguramente invulgar, considerando a quantidade de oficiais ausentes em comissão na província, nas Ilhas e no Ultramar.

Em 12 de Maio realizou-se uma assembleia geral, presidida pelo então capitão-de-mar-e-guerra Morais e Sousa, na qual estiveram presentes vinte e três sócios, entre os quais vale a pena recordar os nomes de Ladislau Parreira, Azevedo Gomes, Policarpo de Azevedo, Gago Coutinho, Filomeno da Câmara e António Pereira de Matos. Nessa reunião foi apresentada por este último, uma proposta para a que “o Clube Militar Naval tome a iniciativa da formação de uma *Liga Naval Portuguesa* que, á semelhança do que sucede em as ligas navais de França, Italia e Inglaterra, estude a fundo todos os problemas do nosso ressurgimento marítimo”.

Daquela assembleia saiu também designada uma comissão encarregada dos trabalhos preliminares para a criação da Liga, que apresentou um programa a uma nova reunião, realizada em 23 de Maio na qual, de acordo com a descrição dos *Anais do Clube Militar Naval* “Estiveram presentes além de muitos sócios os representantes das associações comerciais, industriais, sport náutico, sociedade de geografia, grémio dos officiaes da marinha mercante, associação dos engenheiros maquinistas, etc. [num total de mais de 150 pessoas] Mandaram a sua adesão [...] a camara de comércio de Lisboa, centro comercial do Porto, associação industrial Portuense, companhia de Moçambique, comissão permanente da marinha mercante nacional, grémio marítimo ilhavense, club dos aspirantes de Marinha e Real associação naval”.

O programa apresentado a esta assembleia declarou como “objectivo primordial [da Liga Naval Portuguesa] promover [...] o ressurgimento do decahido poderio marítimo da nação portugueza”⁴, para o que se ocuparia de estudar as questões relacionadas com o desenvolvimento das pescarias, marinha de comércio e *yachting*, do “incitamento” da iniciativa particular para promover a expansão da marinha mercante nacional e, por fim, também dos “problemas da marinha de guerra que dizem respeito á protecção do comércio marítimo e ao fomento colonial”.

⁴ *Liga Naval Portuguesa – Breve relação dos seus trabalhos desde primeira reunião preliminar até à reunião de 15 de Outubro de 1902 para a provação dos novos estatutos – 1900-1902, Porto, Typ. a Vapor da Empreza Litteraria e Typographica, 1902, pp. 12-18.*

A proposta foi aprovada, o segundo-tenente António Pereira de Mattos foi nomeado “secretário-perpétuo” da nova associação e foram designados trinta e oito oficiais e civis para constituírem as comissões instaladoras da Liga, dos quais vinte e sete membros para Lisboa e onze para o Porto, numa lista que, entre outras ocupações, incluía oficiais de Marinha, oficiais da marinha mercante, magistrados, industriais, comerciantes, armadores e jornalistas.

Os primeiros estatutos da Liga Naval Portuguesa foram aprovados em 17 de Janeiro de 1901 e, nos seus tempos iniciais, a primazia foi para a marinha mercante e as pescas, propondo-se agregar e representar os interesses ligados a estas duas actividades suprimindo, de certo modo, a ausência de associações que fossem capazes de o fazer. Estas preocupações ficaram reflectidas em artigos surgidos no *Boletim Oficial* da Liga Naval, o seu órgão oficial que, pretendendo ter uma periodicidade mensal, se publicou com alguma irregularidade entre 1902 e 1913. Logo no seu primeiro número, em Outubro de 1902, um artigo do segundo-tenente António Pereira de Mattos congratulava-se com notícias que apontavam para a breve abertura de uma carreira da ENN para a África Oriental, escrevendo: “Evidentemente, o Estado não quer a ruína da única empresa considerável de navegação que temos; e, por consequência, deve cobrir todos os prejuízos que ela tenha, quando [...] meter os seus navios á carreira de Moçambique”. Em 1903, com a significativa contribuição da Liga, o governo celebrou finalmente um contrato com a ENN para uma carreira mensal para a costa oriental de África.



Capa do nº 1 do Boletim Oficial da Liga Naval Portuguesa – Outubro de 1901

As actividades da Liga Naval foram, na fase inicial da sua existência, suportadas através da quotização dos seus associados, complementada com a consignação da terça parte “do imposto de 12 réis por quilograma, a que está sujeito o bacalhau pescado por navios portugueses”, decidida pelo governo de José Luciano de Castro em 1902. A importância desta contribuição fez-se sentir alguns anos mais tarde, quando outros governos e outras circunstâncias do tesouro público levaram à sua alteração. Foi assim em 1908, quando o terço do imposto sobre o bacalhau foi substituído por uma dotação fixa anual de 5 contos de reis e quando, em 1913, as restrições estabelecidas por Afonso Costa, presidente do ministério e titular das Finanças, revogaram em absoluto a contribuição pública para a vida financeira da Liga Naval, numa aplicação, disse o monárquico *O Dia*, do “facalhão das economias do sr. Affonso Costa”⁵.



O primeiro Presidente do Conselho Geral da Liga Naval,
Conselheiro Júlio Marques de Vilhena (1845-1928)

Quanto a associados, o rol da Liga Naval Portuguesa chegou a atingir os seis mil, numa contagem reportada a 1906. Neste ano, a liga francesa contava com cinco mil sócios, a espanhola com treze mil e a inglesa com vinte mil. A Liga Naval alemã, sempre um caso à parte, bem revelador da importância que as questões marítimas e navais adquiriram naquele país, chegou então a contar com mais de oitocentos mil sócios.

⁵ Jornal *O Dia*, 17 de Julho de 1913, p. 2.

Os Congressos Marítimos de 1903 e 1904

Os estatutos fundadores da Liga Naval, de 24 de Janeiro de 1901, previam a realização anual de um congresso marítimo “quanto possível na primeira quinzena do mês de Janeiro, para apreciação do relatório anual e de todos os trabalhos que forem apresentados ao congresso”. No entanto, as realidades ficaram sempre longe destas intenções e a história da Liga regista um único congresso, realizado em 1903.

Novos estatutos aprovados neste ano já não fixavam uma periodicidade anual para o congresso, mas referiam-se aos congressistas com um detalhe que nos permite asseverar a preocupação de envolver nos debates um grande número de pessoas e instituições ligadas ao mar: “Poderão ser congressistas efetivos os ministros que tenham gerido as pastas da Marinha, Fazenda e Obras Publicas; os membros das comissões de marinha das duas casas do Parlamento; os funcionários civis e militares do Ministério da Marinha e Ultramar e suas dependências; oficiais da armada e da marinha mercante; lentes das escolas superiores; representantes da Academia Real das Ciências, do Instituto de Coimbra e das associações de imprensa; os directores de jornais ou revistas especiais; associações científicas, marítimas, comerciais, industriais, agrícolas e coloniais; bancos, companhias coloniais e empresas de navegação ou pescarias nacionais; negociantes, industriais e agricultores coloniais; proprietários ou capitães de embarcações de commercio ou *yachts*, e os autores de trabalhos sobre assumptos marítimos apresentados ao congresso”.



António Pereira de Matos (1875-1930) em fotografia de c. 1915. Foi secretário-perpétuo e grande impulsionador das actividades da Liga Naval entre 1900 e 1930

O 1º Congresso Marítimo começou a ser preparado em Julho de 1901, quando a Liga tinha escassos seis meses de existência, anunciando-o do seguinte modo: “Graves e importantíssimas são as questões de que o congresso tem de ocupar-se. Em Portugal, nem sequer existem os fundamentos de uma solida organização marítima. Escolas, portos, companhias seguradoras e instituições oficiais, tudo é fora do espirito da época, desigual e apoucado, por não obedecer a uma orientação superiormente definida”. A avaliar por esta passagem, perante a fragilidade dos empreendedores privados e a incapacidade dos poderes públicos, parecia estar tudo por fazer no que se referia às questões do mar. Os temas que a Liga definiu para agregar as teses que seriam apresentadas, dão-nos uma percepção do pensamento da Liga quanto às questões mais importantes para Portugal enquanto país marítimo: “I – O ressurgimento da Marinha e o poderio nacional. II – Esboço de um plano geral de revivescência da Marinha nacional. III – Pescarias nacionais. IV – Condições de concorrência de Portugal no mercado internacional dos fretes. V – Expansão do commercio marítimo português. VI – Linhas postais que deve cobrir a bandeira portuguesa. VII – A navegação livre a coberto da bandeira portuguesa. VIII – A construção naval portuguesa. IX – Constituição das equipagens da marinha mercante, registo e seguro dos navios. X – Protecção do Estado à marinha mercante nacional. XI – Organização dos serviços públicos que interessam a marinha mercante. XII – Criação de um yatching nacional. XIII – Segurança da navegação – salvação marítima. XIV – Problemas urgentes da Marinha de Guerra. XV – esboço para um programa de acção para a Liga Naval”.

O Congresso Marítimo Nacional foi aberto no dia 2 de Fevereiro de 1903 pelo rei D. Carlos I, em sessão realizada na sala “Portugal” da Sociedade de Geografia, na qual também estiveram presentes a rainha, o infante D. Afonso, a quase totalidade do ministério e representantes diplomáticos acreditados em Lisboa. Para além dos autores e outros participantes, o Congresso contou com a representação de mais de duas dezenas de associações de interesses, entre as quais se contaram a Associação Comercial de Lisboa, a Associação dos Jornalistas de Lisboa, a Sociedade de Ciências Médicas de Lisboa, a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, a Associação Industrial Portuguesa, a Associação Comercial do Porto e a Associação Industrial Portuense. Neste aspecto parecia cumprir-se a ambição da Liga Naval, quanto à convocação das associações industriais, comerciais e profissionais para discutir as questões do mar. Dos debates sobre as cerca de quatro dezenas de teses apresentadas “saíram 57 votos, que em si consubstanciam um programa de acção, essencialmente para seguimento dos destinos marítimos do país”.

Em 1904, o ano seguinte ao do Congresso Marítimo, a Liga Naval promoveu a realização de um Congresso Nacional de Pescarias que, em Setembro, reuniu em Viana do Castelo, mais de quinhentos pescadores, delegados de associações operárias, das armações de pesca, do comércio e da indústria.

A par destes dois congressos, a Liga Naval Portuguesa associou-se ao movimento europeu que procurava desenvolver as actividades marítimas. Foi assim que participou,

através do seu secretário-perpétuo segundo-tenente Pereira de Mattos, no Congresso Marítimo Internacional de Copenhaga, em 1903. No ano seguinte, o congresso da Associação Marítima Internacional, com sede em Paris, reuniu em Lisboa, com organização a cargo da Liga Naval Portuguesa, juntando delegados e representantes de associações de Portugal, Espanha, Estados Unidos, França, Grécia, Itália, Mónaco, Montenegro, Reino Unido e Suécia. Os trabalhos do congresso repartiram-se por quinze secções temáticas, da Oceanografia e hidrografia, à TSF e às pescas.

Alguns anos mais tarde, em 1909, a Liga Naval, através de Pereira de Matos, representou Portugal na Conferência de Bruxelas para unificação do Direito Comercial marítimo, de que resultou a instalação do comité nacional, que passou a reunir especialistas naquele ramo, entre eles professores, oficiais da marinha mercante, representantes do armamento.



Capa da obra maior do então primeiro-tenente Fernando Pereira da Silva, uma edição de 1909 da Liga Naval Portuguesa

O Regicídio e a Crise Nacional

A morte violenta do rei D. Carlos e do príncipe-herdeiro, em Fevereiro de 1908, acentuou o clima de crise que se vinha arrastando desde a última década do séc. XIX. Depois deste acontecimento, o primeiro-tenente Pereira de Matos, secretário da Liga Naval, foi o porta-voz de um conjunto de associados, que sentiam “a necessidade de uma enérgica intervenção de todos os bons patriotas para dar remédio à situação do país [...] assentando em promover um grande Congresso Nacional em que se estudasse

o plano a seguir, para dar solução aos grandes problemas que tem na sua dependência o engrandecimento nacional”. A preparação desta iniciativa começou pouco tempo depois da subida de D. Manuel II ao trono, culminando na abertura do congresso em 14 de Maio de 1910. Presidido pelo republicano Consiglieri Pedroso, juntou personalidades das diversas tendências monárquicas, republicanas e socialistas, reunindo quatro dezenas de associações profissionais, comerciais e industriais, representativas de uma larga faixa dos interesses económicos do País.

Todos os grandes problemas com que se debatia a sociedade do tempo foram objecto de umas ou mais teses, cujas conclusões culminaram num “Programa de vida nacional” e no voto de que “sem demora, deve iniciar-se uma larga obra de reorganização económica e social”.

O Congresso aprovou 128 propostas (que designou “votos finais”), a última das quais previa a sua institucionalização com carácter permanente, assim desagradando aos republicanos, que desconfiavam das intenções de um grupo que era monárquico e conservador, contribuindo para que as ambições da Liga Naval tivessem sido seriamente comprometidas a partir de 5 de Outubro, com o derrube da Monarquia.

Um balanço da primeira década da Liga Naval Portuguesa

A vida da Liga nasceu de um sobressalto: a Marinha “vai acabar”, Portugal “morre” porque não tem Marinha de comércio nem Armada que a proteja. Da sua vida, longa de quase quarenta anos, atravessando quatro regimes políticos, a Liga nunca soube o que era tranquilidade, mar calmo e ventos a favor. Mesmo navegando sempre em mares cape-lados, importa reconhecer que foi durante a primeira década da sua existência que a sua actividade foi mais profícua.

Em termos de extensão territorial, a Liga chegou a ter 10 Conselhos regionais (no Continente, nos Açores, em Moçambique, Cabo Verde, Timor e no Rio de Janeiro) e mais de sessenta Juntas locais (em cidades e vilas ribeirinhas), órgãos que funcionavam debaixo do seu órgão máximo, o Conselho Geral.

A actividade de propaganda do Mar abrangiu temas como o fomento da economia marítima, a navegação comercial para o Brasil e colónias, os portos, as pescas, a organização da Marinha de Guerra, o direito comercial marítimo, a construção naval e actividades relacionadas. Sobre estes temas, entre 1902 (ano do início da actividade regular) e 1910, para além dos congressos já referidos, a Liga promoveu a realização de quase meia centena de conferências, a cargo de oficiais da Marinha e do Exército, da marinha mercante, armadores e economistas, entre outros.

A exemplo das suas congéneres europeias e americanas, a Liga Naval procurou actuar como representante dos interesses ligados ao Mar junto dos poderes públicos. Nesta esfera da sua actividade dirigiu aos governos mais de meia centena de exposições

e petições, referentes a questões específicas das quais cito, a título de exemplo, a codificação de um regimento para a marinha mercante, os melhoramentos dos portos e do assinalamento marítimo, os impostos e taxas que recaíam sobre as actividades marítimas, as alfândegas, a salvação marítima e as pensões para marítimos inválidos.

No âmbito da instrução, a Liga manteve, com um grau de sucesso variável ao longo do tempo, cursos de pilotagem destinados à habilitação à carta de piloto da marinha mercante, bem como um curso sobre armamentos marítimos comerciais.

Ainda dentro do período 1900-1910, a Liga editou sete volumes da colecção que designou Biblioteca da Liga Naval, num plano originalmente traçado em cooperação com a companhia de seguros Fidelidade. Entre os autores contaram-se Braz de Oliveira, Nunes da Mata, Joaquim Costa, Aires de Ornelas e Pereira da Silva. Foi com a chancela da Liga Naval que se editou *O Nosso Plano Naval*, um dos textos mais importantes e mais referenciados do pensamento naval em Portugal no séc. XX.

Desde a realização, em 1904, das exposições de oceanografia e pescas que acompanharam o Congresso internacional de Lisboa, a Liga tinha a ambição de criar um museu da marinha “no qual se concentrassem não só as relíquias da nossa tradição marítima, mas ainda tudo quanto pudesses servir de norma á expansão das industrias marítimas nacionais”¹. O rei D. Carlos comprometeu-se então a ceder a sua colecção oceanográfica, uma vez garantido um edifício para a acolher. Embora esta condição nunca tenha sido alcançada, coube a D. Manuel II oferecer à Liga a colecção do seu pai, que constituiria a secção oceanográfica do Museu Nacional de Marinha. O museu, instalado no palácio Palmela, no largo do Calhariz, onde a Liga ocupava dois andares, foi inaugurado em Fevereiro de 1910, sob a direcção do naturalista Alberto Girard (1860-1914), que tinha sido colaborador muito próximo de D. Carlos I.

A Liga e a República

Na primeira década da sua existência, a última da Monarquia Constitucional, a Liga Naval foi dirigida por personalidades ligadas aos sectores conservadores da vida política portuguesa, todos figuras de relevo do Partido Regenerador: Júlio de Vilhena (1901-1904), António Teixeira de Sousa (até 1906) e Jacinto Cândido da Silva (1910) que, desde 1903, em dissidência com os regeneradores, liderava o Partido Nacionalista, de inspiração católica e conservadora. De igual modo, o seu secretário-perpetuo, o tenente António Pereira de Matos, indiscutivelmente o grande impulsionador das actividades da Liga, esteve sempre próximo desta corrente de pensamento, católico e nacionalista, vindo a envolver-se, em 1915, nas iniciativas iniciais do movimento integralista. Nem o facto de figuras gradas do republicanismo, como Sebastião de Magalhães Lima e João Duarte de Menezes, terem pertencido aos corpos sociais da Liga Naval, na República, entre 1911

e 1913, nem este facto colocou a associação em melhores condições para ser apoiada pelo novo regime.

Criada com a ambiciosa agenda de formar no País uma opinião pública consciente, em favor do ressurgimento marítimo nacional, procurando tornar-se intermediária entre o Governo e as populações marítimas, a Liga Naval teve a sua melhor fase entre a sua fundação e o derrube da Monarquia. A partir de então, a sua vida foi mais sobressaltada, mais vincadamente política, não conseguindo recuperar uma certa influência que tinha adquirido junto do poder e junto da comunidade de interesses ligados ao Mar.

Em 1912, a Liga Naval ainda colaborou na propaganda do plano naval que deveria dotar a Marinha de couraçados e cruzadores atualizados, ambições frustradas pelas debilidades financeiras e mesmo industriais e tecnológicas do País.

A Liga Naval Portuguesa tinha agora uns duzentos sócios, bem longe dos 6.200 que reclamava fazerem parte do seu rol apenas três anos antes. Menos quotas, subsídio reduzido a zero, houve que apertar despesas, despedir alguns empregados, reduzir os vencimentos dos restantes e contar com a boa vontade do senhorio para a redução da renda da sede, dois andares no palácio Palmella, no Largo do Calhariz.

Apesar da tempestade, tomaram-se medidas para prosseguir a actividade da Liga com a regularidade possível nas novas circunstâncias: reconstituiu-se o Conselho Geral, com Pereira de Matos na presidência provisória, fizeram-se planos para admitir uns ambiciosos 800 sócios novos, reformaram-se os estatutos, esboçaram-se conferências, retomaram-se cursos e a acção de representação dos interesses marítimos, voltando a reclamar junto do governo a questão da navegação portuguesa para o Brasil e a fazer a propaganda da Marinha de Guerra “para popularizar a marinha e divulgar o conhecimento dos princípios capitães da escola de “sea-power””².

Conclusão

Logo nos tempos iniciais da sua existência, a Liga Naval Portuguesa adoptou a divisa “O futuro de Portugal está no Mar”. A frase, reveladora do programa que se propôs realizar, foi adaptada de uma passagem de um discurso do Kaiser Guilherme II, em 1901, em Hamburgo, quando se comprometeu com a construção de uma grande Marinha, capaz de romper com o confinamento marítimo da Alemanha e de defender as suas ambições coloniais. As actividades da Liga tiveram como pontos altos a realização do Congresso Marítimo Nacional, em 1903, do Congresso Marítimo Internacional de 1904 e do Congresso Nacional, em 1910, que foram oportunidades para a sociedade reconhecer a importância do Mar para Portugal e procurar fazer um recenseamento dos problemas e oferecer soluções.

A crise permanente em que o País viveu nas últimas décadas da Monarquia e na I República, não criou um ambiente favorável ao sucesso das propostas da Liga Naval.

A Grande Guerra, o seu brutal impacto demográfico, social e económico, os seus antecedentes e as suas consequências, agravaram as referidas dificuldades, na linha, aliás, do que então sucedeu com boa parte das suas congéneres europeias. Depois da guerra, pode incluir-se a Liga Naval Portuguesa entre as baixas causadas pela agitação política e social. O seu grande animador de sempre, o agora capitão-tenente Pereira de Matos, que se tinha envolvido directamente na fracassada tentativa de revolta monárquica de Outubro de 1913, passou à situação de reforma em 1915, depois de ser julgado incapaz para todo o serviço pela Junta de Saúde Naval. A partir de então, permanecendo nas funções de secretário da Liga, foi um dos principais promotores da sua ligação a actividades de natureza mais vincadamente política.

A actividade da Liga não cessou, embora os registos denotem um abrandamento do seu ritmo e das iniciativas tomadas.

A Liga Naval apenas viria a suspender a sua actividade em 1939, quando a sua sede se situava já em duas salas do antigo quartel do Corpo de Marinheiros em Alcântara, para onde se tinha mudado por falta de dinheiro. Longe iam os tempos de prosperidade e do brilho dos salões do palácio Palmela, ao Calhariz, das frequentes conferências sobre as questões marítimas, das dezenas de delegações locais em cidades, vilas e povoações ribeirinhas, marítimas e fluviais, da edição de textos de debate sobre questões navais e marítimas, das exposições de arte, dos bailes frequentados pela sociedade lisboeta.

Durante a sua existência, a actividade da Liga Naval Portuguesa conheceu alguns sucessos e alguns insucessos. A sua capacidade de influenciar os poderes públicos e de se tornar no grande interlocutor entre o governo, os interesses e as populações marítimas declinou com o fim da Monarquia, sobretudo pela desconfiança política dos republicanos em relação ao grupo que desde sempre dirigiu a Liga. Estes, por seu lado, acentuaram a sua intervenção política, em continuidade com a linha de acção definida no Congresso Nacional de 1910, chegando a criar um movimento designado Liga Nacional, de orientação declaradamente conservadora, iniciativa que contribuiu, adicionalmente, para o afastamento entre a Liga Naval e o poder, que nem o sidonismo logrou voltar a aproximar.

Em 1930, durante a Ditadura, no governo do general Domingos de Oliveira, o ministro da Marinha (1928-1932) capitão-de-mar-e-guerra Magalhães Correia promoveu a preparação de um programa de aquisições e construções de navios para a Marinha, com o qual procurava ultrapassar a situação de grande fragilidade a que se tinha chegado. Foi na Liga Naval, nos últimos tempos em que teve a sua sede no palácio Palmela, que o capitão-de-fragata Pereira da Silva, então sub-chefe do Estado Maior Naval, fez o seu conhecido discurso do “zero naval”³. Este foi um dos últimos momentos em que se fez notar a velha grandeza da Liga, que sobreviveu com uma actividade bem mais discreta até que, em princípios de 1939, suspendeu voluntariamente a sua actividade.

OS BACALHAUS INGLESES E OS VINHOS PORTUGUESES* (OUTRA “BESTIALIDADE” - COPIANDO CAMILO COM A DEVIDA VÊNIA)¹.

Comunicação apresentada pelo académico
Aurélio de Oliveira, em 3 de maio

Parecerá deslocado o tema no contexto desta assembleia, mas como o assunto “toca” muito, se não principalmente, com comércio e tratos marítimos e com realidades atinentes à descoberta de terras novas e mares novos (e logo também pescarias), creio que se justificará a minha intervenção, chamando a atenção para outra realidade da economia nacional – qual a dos vinhos – que aliás tanto circularam no bojo das embarcações. Aqui, tanto por parte de particulares como das armadas oficiais da coroa, para onde – sempre presentes – se prescrevia para todos os embarcadiços uma rigorosa ementa. Bom “remédio” para manter a boa saúde, reconfortar o peito e temperar as lanças...e disso se queixou Zinadin que classificou os portugueses como uns terríveis guerreiros mas... bárbaros, pois que bebiam o sangue de meninos!... Manifestamente ignorava e não imaginava os Bacos Vermelhos com que os portugueses se retemperavam...

1. Tem surgido ultimamente uma série de publicações sobre os vinhos em geral e também, ainda que menos, sobre *os verdes* de Entre Douro e Minho, para cuja necessidade de conhecimento histórico vimos chamando a atenção, lançando o desafio e a necessidade desse conhecimento (que levou, aliás, recentemente à realização do 1º Congresso sobre os vinhos Verdes (História. Economia e Sociedade. Porto. 2007).

Um olhar de relance, e em síntese, sobre essa produção bibliográfica mostra que têm sido sobretudo abordados para tempos recentes. Agrónomos e geógrafos se têm preferentemente ocupado disso. Não, fundamentalmente historiadores. Por isso e compreensivelmente tratando, sobretudo, os aspectos técnicos e bio-enológicos, ampelográficos. Depois, dado hoje o seu cada vez maior e crescente interesse económico, sobre os aspectos ligados ao trato e comércio, consumo, mercados, clientes (segmento do marketing) como sobre a sua importância “crescente” na actividade gastronómica,. Um sector cada vez mais importante, dada a relevância dos vinhos, na balança das exportações como também no mercado e na “indústria” turística internos.

Sobre a história propriamente dita dos vinhos, global ou regionalmente considerados pouco, e para algumas regiões, muito pouco. Algumas referências e notas dispersas, ora de segura informação ora, infelizmente, repetindo e divulgando dados sempre repetidos por vezes menos correctos, muito frequentemente erros que apesar do pouco que

¹ Camilo Castelo Branco, *O vinho do Porto: processo de uma bestialidade*. Porto. 1884.

ultimamente se tem produzido já não deveriam verificar-se. Mas continua-se insistindo. Outros, ainda mais recentemente, com outro nível de responsabilidades, em pedaços de prosa pretensamente “autóctone” parafraseando (copiando) passagens literais sem se referir a origem de tais informações e a paternidade de textos e de conteúdos já expressos. Coisa que mereceria reparos e chamada de responsabilidades a outro nível - que não o da simples apreciação crítica. Bom, passemos. Pior que isso, em simultâneo ou em separado, explanando conteúdos sem o mínimo cuidado e rigor.

Mas, na realidade, muitas dessas obras – graficamente ricas e bem apresentadas que, de facto, regalam o olho (os fotógrafos têm-se esmerado nisso), mostram conteúdos informativos geralmente pobres, banalidades, por vezes simples lugares comuns sem fundamentação histórica. Muitos, sem preocupações de rigor histórico.

Não há, nem se vê a curiosidade e a necessidade de alargar conhecimentos, de ir às fontes, de apurar documentalmente a verdade ou apurar a razão de informações repetidas a esmo e até à exaustão que, por vezes, enfastia de ler e de ver sempre repetidas. Outras denotando, não só mau conhecimento da matéria, como de outros aspectos que deveriam ser de conhecimento geral.

Algumas dessas informações repousam em obras ou autores de consulta obrigatória mas isso nunca deve evitar que nesses autores e suas obras se apure sempre a razão e fundamento de tais dados. É que o estado da questão à altura dessas primeiras informações pode não corresponder à verdadeira realidade dos factos e dos conhecimentos. Corremos, assim o risco de acumular e repetir erros e falsas informações.

Estas realidades, vêm-se mesmo estampadas, com outra gravidade, em alguns trabalhos académicos como mestrados e mesmo em teses de doutoramento que, não se ocupando (algumas) essencialmente da *história* dos vinhos, não deveriam conter e repetir dados incorrectos. (Pensamos, porém, que tais incorrecções e erros foram devidamente anotadas e reparadas pelos respectivos júris).

Outros constam hoje em *sites* informativos, de instituições que pela sua ampla divulgação e consulta deveriam ter merecido (merecem) outro cuidado nos conteúdos informativos de carácter histórico.

Embora tendo presente apenas algumas obras (algumas delas - como disse - de magnífica apresentação e credenciadas pelas melhores editoras), não me vou aqui referir nominalmente aos seus autores, ainda que isso possa vir a acontecer em outras circunstâncias. Deixo, por agora, esse cuidado aos leitores.

2. Consideremos, hoje, apenas um aspecto da história dos vinhos nacionais, e dos *verdes* em particular, que consta por muitas dessas obras - como disse - algumas em trabalhos de “reputados” especialistas. Banalidades, lugares comuns e, pior que isso, erros que alegremente se repetem.

Deixado o mito (obsessão) das origens que põe colectores e caçadores (isto é, nómadas) a produzir e a colher vinho em territórios que depois vieram a ser Portugal, (mas

que é um aspecto realmente menor), tomemos o caso dos *bacalhaus ingleses* e dos *vinhos portugueses* porque, na verdade, é o mais flagrante e o mais aberrante disparate que por aí circula. “Outra bestialidade” – diria Camilo, com toda a certeza, e ainda mais embravecido do que quando escreveu tal desabafo para o seu amigo.

O leitor verificará – se porventura manusear esses trabalhos – como esta última sentença se repete de forma contumaz. Como exemplo veja-se o mais “actualizado” e recente: “saía (o vinho verde) pela barra Viana (século XIII) e no reinado de Afonso IV pela mesma barra saíam já vinhos de Monção (1353) trocados por bacalhau”. (António Barros Cardoso/ Amândio Barros, *Francisco Girão Vida e Obra. O Douro e os Verdes. Duas Histórias que se cruzam*. Coord. de Nuno Magalhães. Fundação Francisco Girão. 2011. Vol. I).

Em suma e implicitamente:

A “sorte”, o conhecimento e o trato dos vinhos de Portugal devem-se aos ingleses que desde a primeira metade do século XIV nos trouxeram os bacalhaus e, em troca, levaram (começaram a levar) os vinhos de Portugal e – como aqui vemos – os vinhos verdes, em particular.

Invoca-se para isso o clausulado de um tratado celebrado em 1353. Na realidade, um convénio mercantil, assinado entre as comunidades marítimas portuguesas do Porto e de Lisboa representados pelo mercador portuense Afonso Martins Alho como procurador e representante das mesmas, e Eduardo III de Inglaterra. Ora – lê-se – a troca dos celebrados bacalhaus que se diz trazerem por então, os ingleses puderam levar os vinhos isto é, passaram a levar os vinhos nacionais. Quer dizer, um tratado de Methuven antes do tempo – trocando os trapos por bacalhaus! Quer dizer também: uma dupla caridade: vieram abrir-nos os olhos e o gosto para os vinhos o palato e a barriga para os bacalhaus! Assim se construiu e fez um país vinhateiro e um povo bacalhoeiro! Tudo, Laus Anglia!

Ora, isto aconteceu segundo asseguram esses conspícuos autores e especialistas, já na Idade Média, na primeira metade do Século XIV, mercê desse celebrado convénio comercial de 1353!

3. Venhamos a factos:

- a) O texto desse convénio (pela primeira vez coligido por Thomas Rymer (1704-1735) num alargado corpus documental sobre convenções, tratados e outros actos públicos de Inglaterra com outros países (*Foedere, conventions, litterae et cujuscunque generis acta publica, inter reges Angliae, et alios*), encontra-se divulgado entre nós desde 1853 no *Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomáticas* do Visconde e Santarém (Pariz. 1853. T. XIV. p. 43-47), aliás precedido de cartas de livre circulação em Inglaterra do ano anterior de 1352, que os marítimos e mercadores das mesmas cidades estabeleceram praticamente nos mesmos termos. Texto novamente divulgado em J. M. da Silva Marques na nova e importante colectânea documental em *Descobrimentos Portugueses* (V. I. 1147-1460. Lisboa.

1944. Reprint. INIC. Lisboa. 1988. 94-95).

Ora, o que verificamos é que, nem em pesca à linha (e por mais que lancemos da proa à popa, de bombordo a estibordo), nem em pesca de arrasto (por mais que arrastemos) – se “apanha” bacalhau algum, nas “águas” desse tratado – tão seguramente invocado. Ainda, por cima, por “artes” de ingleses!

b) O convénio porém, refere uma coisa muito, muito mais importante:

É que - ao que lá se vê - quem andava na pesca dos mares longínquos não eram os ingleses mas os portugueses. Está lá bem claro como ainda hoje o “Fiel”, (ainda que cada vez mais escasso), nos bancos frios da outrora Terra Nova! Os marítimos nacionais, principalmente os de Porto e Lisboa, (mas há outros) é que podiam ir livremente aos bancos pesqueiros de Inglaterra e da Bretanha, como aos seus mares adjacentes. Quer dizer: obviamente, já por aí andavam antes de 1353 (NB: passamos aqui inequívocos testemunhos anteriores).

Consta do último artigo desse convénio que “os pescadores das referidas comunidades e cidades portuguesas – “das “marismas” das cidades e vilas de Ulixbon et du Port de Portugal” – poderão vir e *pescar* livremente aos portos (bancos) de Inglaterra e Bretanha ou *a quaisquer outros que lhes aprouver*” (J. M. Silva Marques cit. 94-97; Visconde de Santarém, cit. 47. Sublinhado nosso).

c) A trazer bacalhaus, teriam vindo, pois, por marítimos nacionais e não por outros.

Mas, por esta altura, na verdade, nem por uns nem por outros! Logo, os ingleses não podiam levar vinhos em troco deste pescado nem o levaram também a troco de qualquer outra pescaria. Na verdade, não se importava pescado por esta altura salvo alguma sardinha (e outras espécies) da vizinha Galiza mas entendida esta, de facto, como uma extensão natural dos mares do noroeste português. (Vide nosso, *Do Porto a Pontevedra. Os tratos marítimos no Noroeste peninsular. Séculos XIII. XVII.* Pontevedra. 2003. E, *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto – sua região – e a Galiza na Época Moderna.* Colab. com Jaime Garcia Lombardero. Porto. 1979). Muito pelo contrário: Portugal, desde os portos do Minho aos do Algarve, é que exportava pescados (em fresco, seco, ou salgado), quer do mar quer do rio para lugares vários. Sirva de exemplo que até os de Ponte do Lima o referem ao acusarem que havia grande carestia de pescado na vila (tempos de D. João. em razão das carregações que os pescadores levam para outras partes sendo que, aqui bem próximo dos ditos vinhos de Monção de que não se queixam (Archeologo Portuguez vol. XIV 64, também em Cortes de 1396. XII. 194). Isto, para não falar dos baleeiros do reino ou das ilhas que cada vez mais se metiam por esse Atlântico fora e palmilhavam todos esses mares ocidentais.

d) Sublinhando, em parte, o que acabámos de referir, proibiu-se até a comercialização de géneros por mãos de mercadores estrangeiros. Logo, necessariamente de pescados. Decretou D. João I em 1390 – ele que acabara de casar com a D. Filipa de Inglaterra! (Vide J. M. da Silva Marques. Ob. cit. Vol. I. 603-604). Por 1420

continua a ver-se que eram os nacionais que continuam a palmilhar mares estranhos. O mesmo D. João I lança a dízima nova sobre o peixe “apanhado” pelos nacionais tanto em águas portuguesas *como estrangeiras* (J. M da Silva Marques. Supl. ao vol. I. 96-97. Sublinhado nosso).

4. Em toda a documentação disponível relativa a comércio e tratos marítimos entre 1147 e 1500, (nos corpus documentais de que dispomos) não se vislumbra, nem “pesca” bacalhau algum nem à linha nem de arrasto – como dissemos! E haveria ou haverá, até, alguns fundamentos para o supor, a partir de determinada altura desse longo percurso. Sempre, porém, por mão de nacionais e não por mercadores ou pescadores estrangeiros.

5. Junte-se o testemunho insuspeito de historiadores ingleses. Em substância: A ilha não foi por muito tempo uma realidade mercantil mormente durante os séculos XIII e XIV. Os produtos eram ali levados essencialmente por mercadores estrangeiros (Shillington V. M. and W. Chapman, *The Commercial Relations of England and Portugal*. London. 1907. 25). Passando outros clientes, o que se leva ali, por então, de Portugal são sobretudo couros, peles frutas e depois naturalmente vinhos tal como para a Flandres, (ou principalmente Flandres) e outras paragens do Norte. Entre essas várias mercadorias para o Norte iam, até, pescados e derivados – como a baleia e o óleo de peixe (Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal*. Lisboa. 1945; António Borges Coelho, *A Revolução de 1383*. Lisboa. 1981).

Por 1338 (pouco antes do referido tratado) quem ali mete vinhos são mercadores portugueses (Shillington V. M. and W. Chapman, cit. 46) que, por sua vez, metidos ou não nos “hispanicos”, traficam e “tiram”, lãs inglesas (em que a ilha abundava) durante os séculos XIII e XIV – para diferentes destinos europeus. (Aurélio de Oliveira, *Antecedentes. A expansão comercial*. Em “História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa”. Universidade Aberta. Lisboa. 2ª Ed. Lisboa. 1999. 34). É evidente que vão aparecendo mercadores ingleses entre outras “nações” sobretudo na segunda metade do século XIV e depois durante século XV, mas não são os mais numerosos e, de facto, quem carrega para Inglaterra são preferentemente os portugueses (J. M. da Silva Marques, *Descobrimentos portugueses*. I: 1293- 22; 1371-143-144; 1385-185; 1397-208; 1398- 211; 1405 218-19. Etc. Passim, Vide também Jaime Cortesão, *Os factores democráticos na formação de Portugal*). Por 1445-48, Gilles de Bouvier – testemunha directa e presencial – diz-nos que os vinhos são ali levados essencialmente por outros (para além de o seu consumo ser ainda escasso, muito restrito – essencialmente reservado a alguns estratos aristocráticos. (*Livre de Description des Pays*. Paris. 1882. 120-121). Outras fontes o testemunham também. Consomem essencialmente os vinhos da Guyenne-Gasconha, também, ali metidos preferentemente, pelos marítimos destas regiões. (*Lettres de Rois...* Passim).

6. Se não antes, logo nos inícios do século XV andavam os lusos não só nos mares de Inglaterra como muito mais a Norte pois que inequivocamente estão também e já nos portos e mares da Noruega (Idem, 218-219. Vide nosso, *Antecedentes. A expansão comercial*. Em “História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa” cit., e respectivas notas).

7. Ora, como dizemos, haveria ou haverá, até, alguns fundamentos para supor que a partir de determinada altura desse percurso – 1147-1500 – se terá (ou teria) tomado primeiro contacto com os famigerados bacalhaus. Sempre, porém, por mão de nacionais.

Na verdade, desde cerca de meados do Século XV que os marítimos de várias localidades estão deixando a actividade da pesca costeira pela dos mares longínquos e cada vez mais afastados. Aponte-se Viana do Lima por 1439 e 1456 como Aveiro por 1451, em que os marítimos estão também largando a pesca costeira pela de outros tratos e pescas longínquas. (Razão também da presença cada vez mais reforçada de galegos e do pescado costeiro galego).

8. Curiosamente, ou não, data da mesma altura (1454) um testemunho documental particularmente importante: Escreveu o Nicolau V (Papa) que o Infante “todos os anos manda navios ligeiros, a que chamam caravelas, a descobrir os mares tanto para as bandas meridionais como para as antárticas – “*para os lados do polo antártico*” (J. M. Silva. Doc. p. 509). Isto é, lá para os lados dos mares dos bacalhaus!

Por 1450-54 realizaram-se, de facto, várias viagens no Atlântico Ocidental ou Norte-ocidental. Ficou apenas uma como indubitável – a de Diogo de Teive em 1452.

Se formos generosos, e seguirmos Jaime Cortesão (que se socorre, aliás, de ponderosos argumentos), Diogo de Teive terá sido mesmo o primeiro a ter avistado, tocado, os mares e o próprio continente americano, nas paragens da Terra Nova (Jaime Cortesão, *A Viagem de Diogo de Teive e Pero Vasquez de la Frontera ao banco da Terra Nova em 1452*. Lisboa. 1933). Isto é, o mar dos bacalhaus! Ninguém andava ainda por lá nessa altura (e, se há outros não andam na pesca do bacalhau mas essencialmente em busca de peles e arpoando a baleia).

Todavia ... teremos que seguir nisto a opinião crítica e implacável de Duarte Leite – de facto, nada “generosa”: Diogo de Teive não tocou nem avistou o continente americano nem os mares da Terra Nova em 1452! (*História dos descobrimentos. Colectânea de esparsos*. Org., notas e estudo final de V. Magalhães Godinho. Lisboa. Cosmos, 1958-1959. I. 363.). “Por causa” de Duarte Leite e da sua crítica cerrada, lá se nos foi o bacalhau por esta altura!

Ficou-nos, porém, uma certeza: os marítimos portugueses andavam por esses mares ou muito próximo e continuaram a fazê-lo pelos tempos posteriores como se conjectura com a viagem de João Vaz Corte Real, em 1473/1474, de parceria ou não com Álvaro Martins Homem (praticamente também confirmada, entre outras mais incertas ainda que não com as peripécias que durante muito tempo lhe andaram atribuídas). Na sequência, surgirá a referência expressa ao *mar dos bacalhaus* ou *terra dos bacalhaus*. Na

verdade, um relato (ainda que posterior) os diz como tendo regressado aos Açores, cerca de 1474, *vindos da terra do bacalhau ... / vindos da Terra Nova dos bacalhaus*, onde foram mandados a descobrir pelo Rei”. (A ser assim, já pelo Príncipe – como se me afigura muito mais seguro. Vide nosso *Nos Caminhos do Atlântico. O Infante e os outros*. Braga. 1999). Por isso, tais paragens se passaram a chamar mais tarde *Terra Nova dos Cortes Real*. (Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria*. 510-511). Andamos pelos nos de 1474 /1480!

Todavia, todavia ... por essa altura, o próprio termo bacalhau era ainda desconhecido entre nós – mesmo segundo o agora mais “moderado” Damião Peres. (*História dos Descobrimientos Portugueses*. Porto. 1943. 170). Fugiu-nos, assim, novamente o bacalhau! Ficou, porém, um facto seguro: João Vaz Corte Real “pertenceu ao número daqueles que, por então, palmilharam ardorosamente esses mares do Atlântico buscando aclarar os mistérios do Ocidente” (Idem. 171). Quer dizer: prestes a “anzolar” “bicho” – lá se nos escapa ele outra vez!

9. Na década de Noventa (1492 e daí em diante) a probabilidade de, de facto, se ter estado nesses mares e nessas paragens da costa norte-americana, são cada vez mais numerosas e maiores. Viagens de Pero de Barcelos e João Fernandes Labrador dadas como certas mas ainda postas em dúvida, para esta altura de 1492, pela “impertinência” crítica de Duarte Leite, quanto a terem tocado o Continente. (Mas a terra dos bacalhaus ficaria “baptismada”, a par da *Terra dos Corte Real*, também a *Terra do Lavrador*). A partir de 1495 passa-se a certezas. Na verdade, as hipóteses positivas admitidas agora por Duarte Leite, têm nele uma credibilidade de facto verificado e consumado. A Gronelândia e a costa americana foram finalmente tocadas: “com as viagens de Gaspar Corte Real em 1500 (e depois as dos irmãos Miguel e Vasqueanes) “*redescobriram-se*” as terras de seu nome, a *Terra do Lavrador* e a *Ilha da Terra Nova*. (Duarte Leite. I. 34. Sublinhado, nosso).

O italiano Giovanni Caboto – um navegante a quem se atribuem também os bacalhaus e outras cousas – seguiu estes exploradores (1496-97). Este italiano, porém, (como muitos outros) tomara previamente boas informações nos meios marítimos lisboetas (1495-96). Aqui tomara contacto com a realidade destas viagens e explorações portuguesas nos mares do Norte e no Atlântico Ocidental, antes de se prestar a servir o rei de Inglaterra – Henrique VII – buscando também a passagem para o Oriente. (Um projecto, melhor um palpite aliás, já bem antigo nos meios náuticos nacionais, e de que fez parte, meio século antes, a referida viagem de Diogo de Teive e as dos que o seguiram (Vide Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*. Vide Jaime Cortesão). Uma articulação consumada, aliás anteriormente, com a viagem de Bartolomeu Dias que esteve no Índico, na costa oriental de África, dez anos antes)!

Crê-se além disso, com bons fundamentos, que o italiano (depois feito inglês Jhon Cabot) foi guiado pelo Lavrador – que já lá tinha estado e andava pelos portos ocidentais da Inglaterra. (NB: Este italiano, tal com Vespúcio – para não falar em outros, fanfarro-naria bastante (Vide Duarte Leite, *Os falsos percursores de Cabral*) acerca das suas façanhas

nestes “mares e terras do Oriente” – donde prometia trazer as míticas especiarias asiáticas, com que iria fartar, por aquele caminho, o rei de Inglaterra).

10. Mas há ainda outro tipo de argumentos muito importantes em documentos também de peso, decisivos. Essas paragens não constam, pelo menos, de modo muito claro e explícito nos mapas portugueses que nos ficaram (os mais rigorosos e fidedignos do tempo ou de outros estrangeiros que os copiaram. Assim, sobretudo no de Pedro Reinel (de 1484/85-92), como na carta de Jorge de Aguiar de 1492. Estão, porém, visíveis no mapa-planisfério português dito de Cantino, (com a *data final* de 1502 – sublinhado nosso) e na carta do biscainho Juan de La Cosa, de 1500 (desenhada também sobre protótipo português ou sob notícias e informações de exploradores e marítimos nacionais, como se vê de muitos topónimos de lugares que regista (assinando esses “mares da Terra Nova” com o pavilhão de Portugal). Obviamente, mercê de informações passadas de viagens e explorações nesse circuito em tempos anteriores. Parece lógico que já lá tinham estado marítimos nacionais – que assim iam “baptizando” a sua presença!

Sobre estes “argumentos” cartográficos seria aqui de juntar as Cartas ou *Carta de Viana* (portuguesa) dos finais do séc. XV ou começos do XVI (com data provável 1497 ou de pouco depois. (Ver Alfredo Pinheiro Marques, *Alguns fragmentos de mapas encontrados em Viana*. Em “Revista da Universidade de Coimbra”. Vol. 35. (1989). 314-315; 318). Neste fragmento (que encapava notas de um tabelião de Viana de 1625) podem ver-se (ainda que mal) ilhas ou costas do continente americano. A coincidência de ter sido encontrada em Viana, não é, de facto, despiçando. A confirmar-se a data de 1497-1500 (e a probabilidade é grande), a novidade e relevância seriam, a este propósito muito grandes.

Passando a referida carta de Juan de La Cosa e a de Cantino, na carta próxima de Pedro Reinel de 1504 a minudência é já notável mostrando agora as possíveis ocultações da carta, ou cartas anteriores 1485-92. Quer dizer, anotações que devem ser posteriores logo a partir de 1492-93). Tudo atestando, seguramente, se não viagens regulares até aí já efectuadas, pelo menos a frequência das viagens nessas paragens dos mares (e terras) dos bacalhaus.

Quer dizer: finalmente, estamos “em cima” da pescaria, adentámos o bacalhau”! Teremos o “Fiel” na mesa (por muito tempo, principalmente na dos estratos e camadas inferiores da população), mas “servido” por portugueses!

Parece, assim, evidente que na década de Noventa particularmente a partir de 1492-93 e (mas) com mais segurança desde 1495, se “anzolou”, efectivamente, o famigerado bacalhau. Que o comeram esses marítimos *nacionais* não há dúvida! É, na verdade, mais que certo que se proviam do peixe desses mares, e porque o apreciaram, depois o trouxeram para os portos de origem. Pescaram e comeram bacalhau aí, com certeza! E como deveriam ter (isto é tinham) também algum vinho de provimento, misturaram

e apreciaram a “ementa” – que é cousa ainda muito avisada e digna de fazer-se! A que distância de 1353! Não há “linha” que chegue lá!

11. Quanto ao envolvimento dos vinhos, quanto à “troca” de vinhos e bacalhaus, ainda que um pouco afastado no tempo, mas ligado a esta lógica e esta realidade – que não seria esporádica, e assim tão tardia, antes pratica corrente desde o início, refiro aqui um exemplo.

Mestre Afonso de Miragaia – que andava nas pescarias da Terra Nova – saiu do Porto em 2 de Abril 1558, com escala em Lisboa e Setúbal para carregar sal. Confessou à saída do Porto que levava a bordo “doze pipas de vinho para somente (provimento) e despesa”. À cautela – não fosse o diabo tecê-las – levava também “no bolso” mais quatro peças de artilharia! Ora, como ele, outros – como se vê no *Livro das Carregações da Cidade do Porto*). Levam, manifestamente, vinhos não só para beberagens, como para “cobrir” despesas. Quer dizer: negócio no pescado, negócio nos vinhos! Tudo por nacionais! Não vejo estrangeiros, muito menos ingleses até esta altura (ou até meados de Quinhentos), nos ditos bacalhaus.

A pirataria era corrente (actividade, aliás, lícita embora desde D. Dinis os portugueses – o monarca – o protestasse(m) vivamente)! Os ingleses eram bons mestres nesta arte. Em vez de irem à origem, esperavam-nos no percurso pilhando constantemente as embarcações nacionais que viajavam ou cruzavam estes mares do Norte com mercadorias várias e com vinhos. E fizeram-no sucessivamente. Jaime Cortesão mostrou-o pra os tempos medievais. Para os modernos tome-se um exemplo a partir de Viana e em tempos já bem tardios: Em 1600 vários mercadores de Viana pedem licença ao monarca para artilharem convenientemente as suas embarcações alegando que nesta data ou até esta data os ingleses lhes haviam tomado uns vinte navios com as respectivas cargas. Creio que se adivinhará por aqui a relação mercantil não muito normal pelo menos com os de Viana (Manuel Fernandes Moreira, *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo. 1984. 65

12. Todavia, a prova documental de que o bacalhau entrou efectivamente nos portos nacionais é posterior a 1500. Isto “por causa” dos impostos lançados sobre o novo pescado.

O testemunho do primeiro imposto (que até agora tem sido tomado como a primeira prova da entrada do bacalhau nos portos nacionais) data de 1506 quando o “homem da pimenta” mandou ao seu Contador de Entre Douro e Minho – o portuense Diogo Brandão (que também se ajeitava nas trovas... mas não “cantou” o bacalhau) que passasse a cobrar dízima nova do pescado que estava sendo introduzido nos portos do Entre Douro e Minho vindo “das pescarias a Terra Nova”. Estavam, pois, nesta altura estabelecidas aí pescarias. E, se *estava vindo*, vinha dos tempos anteriores. Seguro também que não apenas no “pesca e traz”, mas já com algumas “colónias” de residentes, por

temporárias que fossem. (Aliás, as informações registadas na dita Carta de 1500 e sobretudo na de 1504 têm também seguramente origem nessas primeiras colónias de residentes e seus “visitadores”. Mais uma vez, a dita Carta de Viana é (pode ser), particularmente importante. Carta que, se não desenhada em Viana, andou seguramente em mãos de pilotos vianenses que iam a essas terras e a esses mares.

A partir daí, por várias localidades se anotam testemunhos do mesmo tipo (1508-1515) com particular relevo para Viana, Aveiro. Mas há ainda outras localidades. Sirva o exemplo de Fernando Afonso, da Pederneira – mestre de uma caravela e seu filho Vicente – que em 1508 foram obrigados ao dízimo “dos bacalhaus que tinham pescado no *Mar Novo*” e o haviam desembarcado no porto de Selir. A sentença foi dada sobre os Afonsos, mas é manifesto que eles eram apenas uns, entre outros, que já andavam introduzindo bacalhaus pois se especifica que “*todos os mais pescadores* deviam satisfazer esse dízimo” (Rui de Azevedo, *Documentos*. Em “Archeologo Portuguez”. 1914. Doc. CLII. 69-70). “Todos os mais”, quer dizer, que havia mais! Para além disso, fique também a importante realidade, em termos náuticos, da perícia e preparação de anónimos pilotos e mestres de embarcações, que realizam, sem problemas, tão longas viagens e em mares tão afastados e difíceis (Godinho, *Mito e Mercadoria. Utopia e prática de navegar*. Lisboa. 1990, 76, 240). Como referiram os vianenses – “mares longínquos, não adiuntos a esta costa ... mares remotíssimos”.

Mais, certamente de sublinhar: são marítimos nacionais a quem se exige esse pagamento do dízimo dos bacalhaus. Era gente que já não “ia” “a descobrir”. Era dado adquirido. Logo, essencialmente, pesca e trato. E não há ainda marítimos estrangeiros a trazer-nos bacalhau por esta altura, nem ingleses nem quaisquer outros!

13. (NB: A este propósito, deixo uma hipótese.

Pensamos, na verdade, que é possível fazer recuar essa data de 1506 quer com argumentos factuais, quer plausíveis:

Poderia aqui perguntar-se porquê só em 1506 e referente aos portos da costa Noroeste quando Lisboa era o maior centro rodeado de uma série de portos secundários ou próximos. Poderá certamente justificar-se pelo facto de a dízima nova do pescado andar aí cedida à casa de Bragança desde finais do Século XV (1492 / 95-99 renovada em 1502 e 1504) e numa altura em que a obsessão do rei e de Lisboa eram as especiarias orientais. Ora, à altura de nova confirmação desses direitos, bens e privilégios por Filipe II, se refere expressamente a dízima dos bacalhaus que lhe andava atribuída. (Cf. António Caetano de Sousa, *Historia Genealogica da Casa Real Portuguesa*. T. VI. Lisboa 1789. 198. *Provas*, T.IV. 25-27). Dízima cedida por D. Manuel na realidade ratificada (pois consta com a data de 1492, salvo erro do escriba), depois e renovada por D. Sebastião. Nessa dízima nova, a inclusão da dízima dos bacalhaus, com outra data – 12 de Dezembro de 1599. (Biblioteca da Ajuda. Ms 44-XIV-5 (37. fl. 44-45-46).

Relativamente a Viana do Lima a mesma “curiosa” realidade. Surpreendemos ali um “*treslado de Sentença sobre a dizima dos bacalhaus*” em que se refere a doação da dizima nova do pescado concedida ao marquês de Vila Real em que se reporta a concessão desse mesmo pescado desde finais do século XV-inícios do XVI.

Ora, a ser assim – como de facto parece ser – os anos de 1493/95 antecipam bastante essa primeira referência de 1506, tomada como o primeiro desses testemunhos e assinalando a presença nos portos nacionais. As implicações desta nova data, são a nosso ver, muito grandes:

Sintecticamente (porque abordaremos a questão em outras circunstâncias mais asadas que esta – essencialmente dedicada aos vinhos nacionais e aos *vinhos do Zé* dos séculos XIII-XIV e aos *bacalhaus ingleses, marca 1353* do Jhon Bull):

Poderão ou deverão ser revistos os dados e o estado da questão neste particular? A terra e os mares dos bacalhaus foram efectivamente tocados e conhecidos, entre 1492-93-95 – pois tudo indica chegavam já a Lisboa os ditos, cujo dízimo foi doado a casa de Bragança.

A referida Carta de Viana poderá ser também anterior a 1497 embora nos faltem conhecimentos cartográficos suficientes para o afirmar (para além deste testemunho do dízimos sobre o bacalhau em 1492-95 e este *treslado* de Viana com a data primeira de 1497).

Antecipa-se bastante, deste modo, a primeira referência à entrada do bacalhau por mão de portugueses nos portos nacionais – o que para a história deste pescado e do Fiel Amigo – é de relevar.

Afinal, mais viagens ou confirmação de mais viagens a Ocidente no tempo de D. João II. Parece que não restarão dúvidas! (Vide o que já havíamos dito em *Nos Caminhos do Atlântico. O Infante e os Outros*)

Não se fala das repercussões desta data: coincidência (ou precedência) com a viagem de Colombo – “o primeiro a descobrir a Índia pelo Ocidente”!

Bom. Continuemos, na base da data de 1506:

14. Agora há pescarias e mais que previsíveis colónias estabelecidas naquela costa. Bons autores o afirmam mas sem provas documentais inequívocas e nós o aceitamos também com particular prioridade para os de Viana e de Aveiro e pelas razões acima apontadas. Mais uma vez, particular importância pode representar a dita Carta de Viana.

Por outro lado, o lançamento de taxas e imposições, em particular as décimas ou os dízimos, sobre novos produtos e géneros (os chamados “novais”) não se fazia de imediato. Isso acontecia quando o giro já era notório ou de alguma importância. Lógico se torna, por conseguinte, que este pescado estava sendo introduzido por mãos de marítimos nacionais desde tempos anteriores, bem seguramente desde últimos anos do século XV e não pela troca de vinhos com quaisquer estrangeiros.

Outro italiano – o florentino Giovanni da Varrazano – que seguiu para essas mesmas paragens nos inícios do século, partido Dieppe* (Normandia) em 1508 é por outro lado inequívoco no seu testemunho. Referirá que “havia tempo que os portugueses ali tinham chegado e que tinham sido *os primeiros que tinham descoberto* essas terras e os *mares dos bacalaia*” (Cit. em Vitorino Magalhães. Godinho, cit. IV. 134). Por sua vez, em 1524 referirá para o rei de França como a “*terra que os lusitanos tinham encontrado (descoberto) há muito tempo*”).

NB*: Dieppe com fortíssima influência da cartografia lusitana, isto é, dos meios marítimos nacionais que já se haviam espalhado por todo o lado sendo que o italiano dispôs também para esta viagem de pilotos portugueses já conhecedores do caminho e mares dos bacalhaus.

Será também de aceitar que nos principais portos onde chegava e entrava, se verificassem os primeiros “estendais” de seca. Assim nos parece pela mais frequente referência, em Lisboa, desde 1502 -1512-15 ao “chão do salgado,”. Embora andasse destinado também a apoio a outros “negócios” e tratos marítimos – como taracenas/ estaleiros. Serviu de modo principal a salgas - de que, aliás, tirou o nome – e entre elas, agora a do bacalhau. (Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*. XVII. 76; Também Júlio Castilho, *A Ribeira de Lisboa*. Lisboa. 1948).

Particular relevo assumiria o bacalhau em Aveiro e Viana. Aqui, pela primeira metade de Quinhentos se refere a pesca que faziam “em mares longínquos não adiuntos a esta costa” e, em outro passo, “pesca que fazião em mares remotísimos”. E, de facto, desde aí fariam nessa faina e nesse e trato grande sucesso e fama, criando uma ligação quase umbilical com as paragens da Terra Nova reforçada depois com as viagens de João Álvares Fagundes (Manuel António Fernandes Moreira “*O Porto de Viana do Castelo e as Navegações para o Noroeste Atlântico*. Viana. 1987).

Com altos e baixos, tal como no Porto e em Aveiro (acionando aqui, sobremaneira, a indústria do sal), durou esse ciclo próspero e essa supremacia dos marítimos lusos em torno desta actividade praticamente até finais do século (c.1570-80), embora a viessem perdendo desde 1550 em diante agravada depois de 1580/1582-1588. Mas ainda eram significativos no fechar da centúria!

A partir daqui os nacionais, com particulares perdas – como dizemos – para os de Viana, Porto e Aveiro, viram fugir o contrôlo e o trato desses mares para outras mãos. Os ingleses são, de facto agora, importantes na quebra dessa supremacia. Mas de modo algum são os únicos a disputar e frequentar esses mares e a meter o bacalhau nos portos portugueses. Nem sequer os mais importantes como se poderia logicamente pensar de uma longuíssima tradição nesses mares. Há outros. E até, numa primeira fase, manifestamente muito mais importantes – como é exemplo documentado dos flamengos, como dos biscainhos, como de franceses (da Bretanha e Normandia). Estes seriam, os primeiros grandes concorrentes dos portugueses naqueles bancos pesqueiros (vide o que dissemos

sobre Dieppe). E, de um modo geral, assim continuarão pela primeira metade do século XVII, tanto por aqui como na capital (Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, cit., Vol. III, IV. V. Passim).

E, na verdade, durante a primeira metade o século XVI, não vimos geralmente estrangeiros a meter bacalhaus nos portos portugueses. Ingleses nos bacalhaus? Onde, durante praticamente todo o século XVI até àquelas datas acima referidas? Por todo este período, estando cada vez mais presentes, nunca foram os mais importantes e jamais tiveram supremacia. A colónia dos flamengos-alemães-esterlins foi aliás, a mais numerosa no Porto (como em Viana do Lima) até à assinatura dos tratados com a Inglaterra de 1642 e depois de 1654 (que arredou dos tratos praticamente todos os mais concorrentes, incluindo os nacionais).

15. Os “gulosos” do bacalhau nos bancos pesqueiros da outrora Terra Nova, pelos anos de 1578-1580, andavam ainda, assim repartidos:

Umas

150 embarcações de França;

120/330 de Espanha (onde andam uns 30 de “Viscainhos”);

50 de ingleses;

50 de portugueses (Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. IV. 135).

Todavia, na *Descrição e Roteiro das Possessões portuguesas*, de João Galego (c. 1589-90), se refere que entre 1580-89, andavam ainda nessa pescaria, umas 100 embarcações de Portugal: “Portugal tiene mas la Conquista de las Islas de Baxo y Tierra nueva adonde van los Portugueses cada ano a pescar cien naos de que se harta toda España de pescado”. (Ed. de Gomes de Brito em “Boletim da Sociedade d Geografia de Lisboa”. 13ª Série. Nº. 11. Lisboa. 1894. 978. Exagero?).

Vê-se deste modo, que seriam, (e foram), de facto estes mercadores nórdicos, (flamengos, alemães e esterlins), os melhores clientes dos vinhos portugueses desde antes e por esta altura até os tratados realizados depois de 1640. Não se esquece nem se ignora que mercadores ingleses vão estando também presentes tanto em Lisboa, como no Porto, como em Viana do Lima ao longo do século XVI principalmente na segunda metade e algum ganhando até posição de relevo. Mas não são preferentemente os vinhos nem o trato com os bacalhaus (ou outro pescado) que os atraem. Tanto a uns, como a outros.

Acrescente-se ainda no meio de todos eles, entrado já o século XVII, os portugueses não desapareceram! Longe disso! Os de Viana ainda por 1620-25, de mistura au não com mercadores flamengos, anotam que tinham ainda grande número de embarcações chegando ao seu porto “uns trinta e tal navios que daí vinham todos os anos” (Manuel Fernandes Moreira, *O Porto de Viana na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo. 1984.

109) *O Porto de Viana na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo. 1984. 109). (Nesta altura já com forte concorrência de estrangeiros um dos quais tomava grossa fatia neste trato. (Ver Vereações 1625. fl.-6-8v). E o mesmo se diga do Porto onde se verifica um número ainda considerável de nacionais ligados às pescarias e trato dos bacalhaus da Terra Nova (Liv. de Vereações do Porto. Passim. V. gr., Liv. 44. fl. 9; 332v; Liv. 46, fl., 121 e outros). De facto, nesta cidade corriam bem dois bacalhaus, segundo o directo testemunho das Vereações: o “bacalhau nacional” - pescado e introduzido por nacionais - e o “bacalhau estrangeiro” (Idem, 292v; 230). Formou-se no Porto um grupo importante de homens e mercadores ligados à pescaria e trato do bacalhaus constituindo até uma espécie de sindicato pesqueiro ainda no século XVII que obtém carta de livre-trânsito para ir aos mares da Terra Nova (ver Liv. Vereações. Nº 46, fl. 294). Não se nega que nesta altura, já em uma posição de forte concorrência com outros (Vide também Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e seu Termo. 1580-1640*, II.755). Iguualmente em Aveiro ao longo de Quinhentos com grossos interesses nessa pescaria como pode ser bom exemplo, por 1520-1530, João Nunes Cardoso – “o rico – o (bem presumivelmente cristão-novo), que trazia no mar quantidade de navios que navegavam para a Terra Nova ao commercio do bacalháo” (Fr. Francisco de Santiago, *Chronica da Santa Provincia da Soledade*. Lisboa. 1763. I. 652), tal como outros que, a meados do século, se dizem andar principalmente nos bancos da Terra Nova (muitos deles, nesta altura incautamente desarmados. (Mais precavido aquele Afonso do Porto que levava as “pecinhas” de disparar no bolso)!

Mantiveram ainda posição de relevo durante o século XVI. Ainda em 1580 confessa a Câmara que as suas rendas provinham, praticamente todas, deste pescado e trato pois “que todas dependiam da navegação da Terra Nova” (Francisco Ferreira Neves, *Livro dos Acordos da Câmara de Aveiro* de 1580. Aveiro. 1971. 64-65). Também os daqui mantieram ainda boa posição durante os mesmos anos do século XVII, distribuindo o “Fiel” em vários mercados metropolitanos inclusive no Porto (Ribeiro da Silva, II. 753).

(NB: Não se trata aqui de fazer uma história nem da pesca nem do trato dos bacalhaus: quer no geral, quer nestes principais portos aqui referidos. Vários autores se têm ocupado disso. Tanto não cabe, aliás, no objectivo desta nota) onde aliás, viemos por causa dos vinhos.

É inegável que todos estes marítimos – logo desde os primeiros – levam vinhos para seu provimento e nada admira que tenham feito trato local com os outros concorrentes que aí chegaram ou foram chegando ou com residentes já instalados. Como acima documentámos, afinal, parece que quem “tirava” vinhos “a troco” de bacalhaus eram os próprios marítimos nacionais e não outros que não se vêem ainda por lado nenhum! (E, à medida que ali aumentavam os concorrentes, certamente “tiraram” os mesmos nacionais cada vez mais vinhos de Portugal para “comporem” riscos e gastos.

(NB: No que aos vinhos de Monção particularmente se refere, eles estão muito presentes em Viana por esta altura. Sabemos também que alguns de Caminha, cujo porto

e tratos iam em bom crescimento desde os inícios do século XVI (Vide *Chancelaria de D. Manuel*. Liv. 23 fl 13v. e fl.21. Ano de 1504), se “amigaram” também com “o fiel” da Terra Nova. É lógico que se proviam de géneros nos locais de origem. Os de Caminha naturalmente tomando os vinhos da Ribeira isto é, de Monção. Os de Viana, os vinhos ditos de Viana, chegassem de Monção, descessem de Ponte de Lima e até de outros lugares. Quer dizer: vinhos sacados para o mesmo destino e com os mesmos objectivos. Por esta altura, tudo por nacionais, desde particulares ao próprio monarca – como tivemos ensejo de pela primeira vez o referir (Ver *Monção um centro vinhateiro bloqueado. 1500-1822*. Porto. 2006; *Vinhos Verdes. De um prometedor início a uma menoridade historiográfica* “I Congresso Internacional sobre o Vinho Verde. História. Economia. Sociedade e Património”. Porto. 2007).

Quer dizer: uma clientela primeiramente nacional depois estrangeira diversificada geograficamente distribuída e ainda muito longe e estar afunilada sobre os ingleses. E estes (porque deles estamos falando por causa dos *bacalhaus marca 1353*), não buscam principalmente os vinhos – como já dissemos. Não deixa de ser “interessante” e curioso de referir que na Lisboa dos anos trinta do século XVI (onde há, evidentemente, cada vez mais ingleses), os vinhos nacionais “falassem” essencialmente “framengo e alemão” e na babilónia das linguagens se não refira sequer o inglês. Por esquecimento do trovador nos seus “apanhados” das ruas e praças da capital? (Vide Aurélio de Oliveira, *Auto do vinho*, cit.). E assim nos aparece também documentado por Filipe de Caverel quando, por 1580-82, refere que a maior e mais qualificada nação estrangeira em Lisboa eram precisamente os flamengos/alemães os quais, aliás, possuíam as melhores casas e residências entre todos os de Lisboa (ver *Ambassade en Espagne et en Portugal*. 1582).

Na realidade o que mais os atrai são essencialmente os “novos” produtos ultramarinos. E continuarão a sê-lo nos tempos posteriores aos tratados de 1642 e 1654. Este último, dito também um “amigável” mas, na realidade, um verdadeiro ultimato que lhes abriu todo o mercado metropolitano e ultramarino. Isto, para não falar no “cumulativo” de 1661 – o tal que nos levou a Catarina, Tânger, Bombaim, Colombo... e o resto do trato). Desde aqui – desde estes tratados – o favor pende, agora, pesadamente para os ingleses. E o que está depois não se pode estender para trás.

A sua supremacia passou a ser, desde então, praticamente transversal em relação a todos os produtos (mas com peso económico assaz diferenciável entre os quais estão os azeites – de que muito menos se fala e tanto aqui como na capital) – e variedade de frutas e sempre, mas em primeiro lugar, os produtos ultramarinos.

Todavia, por estes tempos continuamos a ver ainda nos bacalhaus, flamengos e franceses (Liv. de Vereações Porto. Liv. 49 – anos 1642-44 – fl. 261 e em outros anos seguintes do século XVII e daí aos fins do século. (Idem, Liv. de Vereações, Passim).

15. O que acontece depois dos fins do século XVI, quer com o bacalhau quer com os vinhos, é outra história, (por vezes também, muito mal contada e “enfabulada” - como sinopticamente acabamos de introduzir). Pode ser, por isso, que tomemos outras

inverdades e outros lugares comuns. Ficamos hoje com a peripécia dos *bacalhaus ingleses* – *marca 1353* – apenas para mostrar (sintecticamente), os boléus, e as “voltas” que o vinho dá na “fervedura” e depois, e as dentadas que os bacalhaus padecem, logo à nascença, (isto é, antes da nascença), alertando os leitores para banalidades, lugares comuns e erros que constantemente se repetem e circulam alegremente e com algum alardo, em alguns “reputados especialistas”! Ficamos – como Pinheiro Chagas – pelas “migalhas.

Bibliografia (e fontes documentais)

A directamente citada, ficou anotada ao longo do texto. Escusamos por isso, repetir.

FUNDAMENTOS DA HERÁLDICA NAVAL

Comunicação apresentada pelo acadêmico
António Manuel Gonçalves, em 10 de maio

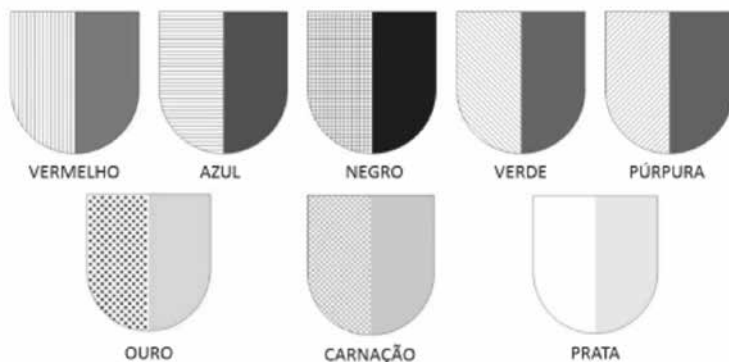
Com origens que se perdem nas brumas do tempo, a heráldica é a arte, ou ciência, cujo objeto de estudo versa a gênese, a evolução e o significado da simbologia que lhe é inerente, contemplando igualmente todos os aspetos relacionados com a respetiva descrição e ordenação. Atendendo à etimologia do termo, a heráldica é também a ciência dos arautos e, sobretudo, um precioso auxiliar da história. Na opinião do Prof. Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, *“entre as ciências históricas que contribuem para o melhor conhecimento do passado, a heráldica afigura um lugar de eleição entre os estudiosos. Abrangendo a história régia ou senhorial, religiosa ou militar, sem esquecer as instituições científicas e as artes e ofícios, é por meio da heráldica que se esclarecem biografias e se desvenda o tecido social que animou a vida das nações. Quem não fica impressionado perante um brasão que emoldura uma casa nobre ou face à insígnia familiar que decora uma sepultura? E, no entanto, esse ramo da investigação histórica, que a todos atrai pela força do simbolismo, conta ainda um restrito número de cultores, por serem árduos os caminhos que conduzem ao seu integral domínio de conhecimento”*.

Tudo indica que a heráldica tenha tido gênese militar, encontrando-se as mais antigas referências no Egito e na Mesopotâmia, assim como na obra de Homero, que amiúde descreve os símbolos ostentados pelos guerreiros na guerra de Tróia. A heráldica constitui, por assim dizer, um acervo de conhecimentos e princípios, técnicos e normativos, com origens muito difusas e anteriores aos modernos rigores lógicos e racionais definidos pela ciência e pela tecnologia. Muito embora o primeiro Regulamento de Heráldica da Armada só tenha sido aprovado em 1972, levando à criação do Gabinete de Heráldica Naval, a Marinha tem uma longa tradição no que respeita à simbologia heráldica, nomeadamente nas proas e popas dos navios e embarcações, mas também sob a forma de bandeiras, tendo algumas dessas antigas bandeiras inspirado os padrões de estandartes heráldicos instituídos pelo primeiro regulamento, que é da autoria do Dr. Pedro Sameiro.

As cores e metais são, genericamente, conhecidos por esmaltes, aos quais foram sendo atribuídos diversos conteúdos simbólicos com o intuito de exprimir sentimentos, vocações e ideias, tanto por sugestão da própria cor como por significados não explícitos. No que respeita à ordenação dos respetivos símbolos, a heráldica recorre apenas a um conjunto restrito de cores ditas planas, não acolhendo, por isso, tonalidades e demais variações.

ESMALTES

CORES E METAIS



As cores utilizadas são o vermelho, na tonalidade vermelhão, o azul, na tonalidade azul-cobalto, o negro, o verde, na tonalidade esmeralda, e o púrpura, na tonalidade violeta, admitindo ainda a carnação, na tonalidade rosado, utilizada nas partes despidas do corpo humano. Os metais são o ouro e a prata, que podem ser representados, respectivamente, por recurso ao amarelo-torrado e ao branco-da-china ou cinza claro. A título excepcional podem também ser utilizadas outras cores, nas situações em que é indispensável representar determinadas peças “de sua cor”. Os forros ou peles derivaram das peles de arminho e de esquilo, usadas como forro de capas e outros agasalhos, sendo também utilizadas em heráldica. Nas situações em que não é possível a representação das cores utiliza-se um código que permite a sua identificação, tal como era utilizado antigamente na Ordem da Armada.

Contrariamente ao que pode transparecer numa primeira análise, a heráldica não é, de forma alguma, uma área hermética do conhecimento apenas reservada a entendidos e eruditos. Pelo facto de se reger por um restrito conjunto de regras, confere imensa liberdade na ordenação dos diferentes tipos de símbolos, que deve nortear-se pelos princípios que se apresentam, tendo em vista obter um conjunto simples, completo e regular. Trata-se, em suma, de aliar, e talvez resida aqui a sua maior complexidade, o equilíbrio estético ao bom gosto, de que deve resultar um simbolismo inteligível e de fácil leitura. Na realidade, os símbolos heráldicos começam sempre pela respetiva leitura, razão pela qual não se pode representar aquilo que não pode ser lido e, desde logo, percecionado por essa via:

- Simplicidade – Devem excluir-se todos os elementos supérfluos e utilizar apenas os considerados estritamente necessários, sobretudo nas suas formas mais despojadas;

- Univocidade – O símbolos a ordenar não devem confundir-se com outros existentes;
- Estilização – Os elementos utilizados não devem ser empregues na sua forma naturalística, uma vez que a heráldica não admite a representação de peças e figuras em perspetiva;
- Proporção – As dimensões dos elementos devem relacionar-se com as do campo do escudo ou da bandeira,
- Iluminura – Não devem juntar-se metal com metal ou cor com cor, mas podem juntar-se metal com cor, pele com metal, pele com cor ou ainda pele com pele. Por conseguinte, entre duas cores intercala-se sempre um metal e entre dois metais interpõe-se sempre uma cor;
- Esmaltes – Não se utilizam diferentes tonalidades de uma mesma cor ou metal;
- Peças móveis e figuras – Quando repetidas ou simétricas, devem ter exatamente as mesmas características e dimensões e ser do mesmo esmalte.

ESCUDO

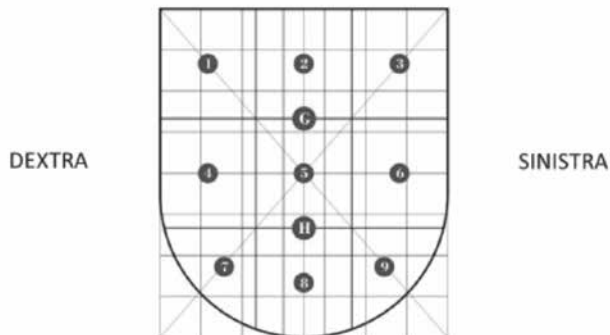
PRINCIPAIS TIPOS



O escudo é o elemento nuclear das armas. No sentido de facilitar a identificação dos cavaleiros atrás da armadura, o escudo encontrava-se decorado com cores e símbolos distintivos, quer de origem familiar quer de escolha própria, que eram engrandecidos pela realização de novos feitos. Muito embora existam escudos de feitio muito diverso, a heráldica portuguesa tem usado predominantemente o escudo de ponta redonda, também apelidado de escudo português ou peninsular, que aparece nos selos apostos na documentação portuguesa a partir de meados do século XIII, razão pela qual foi esta a forma adotada pela Marinha Portuguesa e pela Autoridade Marítima Nacional.

ESCUDO

GEOGRAFIA



Em heráldica os lados do escudo são sempre designados na perspetiva do seu portador, utilizando-se, para o efeito, as palavras latinas *dextra* e *sinistra* para designar, respetivamente, direita e esquerda. No sentido de facilitar a sua leitura, o escudo encontra-se seccionado por linhas imaginárias equidistantes, duas verticais e duas horizontais, que dão origem a três faixas horizontais e três faixas verticais, e, por conseguinte, a nove secções denominadas pontos.

BRASÃO DE ARMAS

NOMENCLATURA



Designa-se por brasonar a arte de descrever, de acordo com as regras da heráldica, o brasão de armas, isto é, os esmaltes e símbolos que o constituem, sendo o escudo o principal elemento. Aos elementos presentes no brasão de armas que se encontram fora do perímetro do escudo dá-se o nome de signos exteriores, sendo exemplos disso os listeis e o coronel ou coroa naval.

S. Jorge era o grito de guerra adotado em combate pelos portugueses no tempo de D. João I, para se distinguirem dos castelhanos. Pela sua conotação com o sentimento de independência nacional, foi adotado pela heráldica da Marinha Portuguesa e aparece no listel superior do respetivo brasão de armas. A divisa ou designação da unidade ou órgão é inscrita no listel de prata inferior. A coroa ou coronel naval remonta à antiguidade clássica, provavelmente por analogia ao sol e respetivo esplendor. O seu uso nas Marinhas de Guerra foi introduzido pelos holandeses no século XVII, que se estendeu a Inglaterra em finais do século XVIII sob a forma de galardão concedido aos almirantes que se destacavam por relevantes feitos navais. Em Portugal, a primeira utilização heráldica da coroa naval ocorreu nas armas ordenadas em 1837 para a vila da Praia da Vitória, nos Açores, com o propósito de celebrar a batalha naval de 11 de agosto de 1829, que frustrou o desembarque das tropas miguelistas.

Na heráldica da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional a coroa é de ouro e forrada de vermelho, com um recorte de sete pontas: as dos extremos e do meio sem remate, e as quatro restantes rematadas por pérolas. Nas três pontas aparentes sem pelouro ergue-se uma popa de nau, cuja altura é quádrupla da do aro, com as aberturas de negro, encimadas por lanternas ou fanais. No intervalo das popas nascem mastros de nau com duas velas de pano redondo, a inferior caçada e a superior carregada. Com pequenas variações, a coroa naval é utilizada na heráldica pela maior parte das Marinhas.

BRASÃO DE ARMAS

CORONEL NAVAL



O principal elemento das armas de cargo é também o escudo da respetiva unidade ou órgão. O timbre é o nome dado à peça ou figura que surge sobre o virol assente no elmo, que visa confirmar ou reforçar a mensagem patente no escudo. Troféu é o nome atribuído ao conjunto de armas ou objetos de cariz naval indicativos da categoria e dignidade do portador das armas de cargo, sendo por norma utilizadas âncoras, espadas, bandeiras e outros elementos de carácter militar. Resta acrescentar que as armas grandes do Almirante CEMA são as únicas que apresentam bandeiras como troféus. O virol era um pequeno rolo circular feito de couro, utilizado pelos cavaleiros na parte superior do elmo, cuja principal função era amortecer os golpes disferidos pelo inimigo e onde fixadas peças como o paquífe, o penacho e o mantel. É representado na cor e metal dominantes do escudo. Elmo é o nome dado ao capacete da armadura metálica. Na heráldica da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional é de prata, guarnecido de ouro e forrado de vermelho, posto sobre o escudo virado de três quartos para a dextra. O paquífe terá sido inspirado na peça de pano muito ligeiro denominado lambrequim, que servia para proteger o elmo e as costas da armadura da incidência direta dos raios solares, com o intuito de mitigar a temperatura no seu interior. Sendo natural que este se rasgasse durante as pelejas e combates, os heraldistas conferiram-lhe o aspeto ornamental que hoje vemos nas armas de cargo, que também é representado na cor e metal dominantes do escudo.

ARMAS DE CARGO

NOMENCLATURA



TIMBRE

TROFÉUS

VIROL

ELMO

PAQUIFE

ESCUDO

Entre nós, remonta à Idade Média a utilização de âncoras e fateixas como insígnias dos cargos desempenhados por almirante. Por conseguinte, nas armas de cargo são colocadas âncoras atrás do escudo da unidade ou órgão que comandam, dirigem, chefiam

ou presidem, tendo em conta o respetivo posto. De referir que as armas de cargo não devem ser utilizadas nas situações em que este é desempenhado por oficial superior. Atualmente, a insígnia de almirante são duas âncoras de prata passadas em aspa com os cepos carregados com duas quinas; a insígnia de vice-almirante são duas âncoras de prata passadas em aspa; a insígnia de contra-almirante é uma âncora de prata posta em pala; e a insígnia de comodoro é uma âncora de prata, sem cepo, posta em pala.

ALMIRANTADO

INSÍGNIAS



ALMIRANTE



VICE-ALMIRANTE



CONTRA-ALMIRANTE



COMODORO

Uma vez que a autoridade e as funções do Almirante CEMA decorrem, em certa medida, do legado dos antigos Almirantes de Portugal – Cogominhos, Pessanhas, Azevedos e Castros – na ordenação das respetivas armas de cargo foram tidos em conta os brasões daquelas famílias, tanto nas bandeiras que aparecem como troféus colocadas por ordem cronológica, como no timbre:

- Azevedos – Águia estendida de negro;
- Cogominhos – Chaves de prata;
- Pessanhas – Asa de vermelho com três flores-de-lis de prata postas em banda;
- Castros – Leão nascente de ouro e treze arruelas de azul.

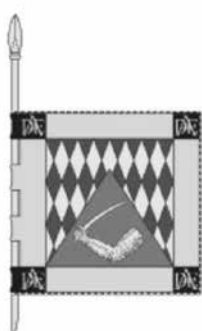
–

É da aglutinação daqueles timbres que surge o grifo, animal lendário que reúne em si as características da águia e do leão, desta feita alado, armado, bicado, animado e lampassado de vermelho, com três flores-de-lis de prata postas em banda sobre a asa, segurando nas garras uma chave de prata.

Dá-se o nome de bandeiras heráldicas aos panos que têm símbolos heráldicos aplicados. A sua origem permanece difusa, mas parece terem sido concebidas com o intuito de assinalar o local de reunião dos exércitos ou combatentes ao serviço do respetivo rei ou senhor. Em função das suas características, o Regulamento de Heráldica da Marinha

prevê a existência de três tipos de bandeiras heráldicas: o estandarte heráldico, o guião heráldico e a flâmula heráldica. Trata-se de bandeiras portáteis de desfile e de sinal de reunião, cuja finalidade é identificar os militares em função das unidades a que pertencem. Nenhuma das três é de arvorar em mastro nem tão-pouco recebem honras militares.

BANDEIRAS HERÁLDICAS



GUIÃO
HERÁLDICO



ESTANDARTE
HERÁLDICO



FLÂMULA
HERÁLDICA

Considerada a bandeira rica, o estandarte heráldico é quadrado e tem um metro de lado. Importa sublinhar que os cinco padrões de estandarte heráldico em uso na Marinha Portuguesa e na Autoridade Marítima Nacional foram inspirados em antigas bandeiras utilizadas pelos navios portugueses. O padrão n.º 1 é um esquartelado de metal e cor, com bordadura contra esquartelada e acantonada dos contrários. Foi inspirado na primeira bandeira da Companhia dos Guardas-Marinhas, que data do final do século XVIII, constituindo o padrão que é atribuído aos comandos navais, à Escola Naval e demais escolas da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional. O padrão n.º 2 é um bandado de metal e cor com duas cruces brocantes. Deriva da denominada “bandeira ordinária” que era utilizada pelos navios de guerra portugueses no século XVIII, sendo, preferencialmente, o padrão dos navios da Marinha Portuguesa. O padrão n.º 3 é uma bandeira branca com cinco faixas de verde e brocante uma aspa. Provém da bandeira que no século XVII era utilizada pelos navios de comércio armados com menos de 20 peças de artilharia, constituindo o padrão consignado às forças navais da Marinha Portuguesa. O padrão n.º 4 é um franchado de metal e cor, com bordadura contra franchada e uma cruz brocante. Foi inspirado numa bandeira quinhentista utilizada pelos navios mandados à descoberta, padrão que se encontra reservado às forças

terrestres ou anfíbias da Marinha Portuguesa. O padrão n.º 5 é um esquartelado de metal e cor, brocante uma aspa. Foi inspirado na bandeira que se encontra na nau de uma iluminura e nalguma cartografia, constituindo o padrão consignado às unidades e forças da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional, a que é conferido, de forma especial e individualizada, o direito ao uso de estandarte heráldico. A antiga bandeira de guerra utilizada pelos navios portugueses do século XVIII, que inspirou a ordenação do brasão de armas do Comando Naval.

O guião heráldico é quadrado, com 80 centímetros de lado. O Regulamento de Heráldica da Marinha contempla quatro padrões distintos, que se diferenciam pelo tipo de bordadura. O padrão n.º 1 tem bordadura simples, isto é, da mesma cor ou metal. O padrão n.º 2 apresenta bordadura de cor acantonada e metal. O padrão n.º 3 tem bordadura esquartelada em cruz de metal e cor. O padrão n.º 4 apresenta bordadura gironada de oito peças de metal e cor.

A flâmula heráldica tem a forma de triângulo isósceles, cuja altura é o triplo da base, isto é, 75 cm por 25 cm. O Regulamento de Heráldica da Marinha prevê dois padrões distintos. O padrão n.º 1 é uma flâmula alternadamente em banda, com as quatro partes de uma mesma cor ou metal separadas por um listel de cor ou metal, podendo apresentar-se em diferentes cambiantes. O padrão n.º 2 é uma flâmula cortada de uma cor e um metal, postos alternadamente em banda e separados por listel de cor ou metal, podendo apresentar-se em diferentes cambiantes.

Presentemente os símbolos heráldicos em vigor na Marinha Portuguesa e na Autoridade Marítima Nacional são as armas de cargo, o brasão de armas, o estandarte heráldico, o guião heráldico e a flâmula heráldica.

A CARAVELA CONTRA A GALÉ

Comunicação apresentada pelo académico

Luís Miguel Duarte¹, em 17 de maio

Os historiadores da marinha de guerra portuguesa da Idade Média e do início da Época Moderna enfrentam algumas dificuldades de resolução complicada, se não impossível. Não me vou alargar na primeira – desde quando é que poderemos falar, com propriedade, da existência de uma marinha de guerra em Portugal – uma vez que já enunciei o problema em outras ocasiões, já propus respostas a discutir e não tenho de momento nada de novo a acrescentar.²

Mas há duas outras perguntas, depois desta, que creio que continuam por responder de uma maneira sólida e satisfatória:

1. De que forma se foram compatibilizando, ao longo do tempo, no seio dessa marinha, os navios a remos e à vela com os navios à vela, de alto bordo? Nesta pergunta engloba várias outras: quando é que o comando e o 'estrelato' passam das galés para as naus, como se organiza a navegação numa mesma armada entre estes dois corpos de características, velocidades e possibilidades tão diferentes, que missões específicas ou que tipo de carga se distribui a umas e a outras, nos momentos decisivos do ponto de vista militar o que podem e o que não podem fazer uma galé e uma nau, quais as exigências de uma e de outra em tripulantes, marinheiros, soldados, comandos, qual a autonomia de navegação? Poderíamos continuar.
2. Como com rigor a introdução de artilharia pirobalística a bordo e, depois disso (mais do que isso), quais as etapas temporais para que essa artilharia se tornasse efectiva? Ou seja, quando é que as bocas-de-fogo instaladas em naus e em galés começam a conseguir causar danos: A) a barcos inimigos? B) A cidades ou forta-

¹ Fui recebido como académico correspondente na Academia da Marinha pela anterior Direcção, com a qual de resto este texto, lido numa das sessões ordinárias, foi combinado. Aproveito por isso para agradecer ao Exmo Sr. Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias e ao Exmo Sr. Comandante Adriano Beça Gil, de quem só recebi mostras de apreço e um acolhimento cordial. A organização concreta da sessão em que o texto foi apresentado, bem como a colaboração em outras iniciativas da Academia da Marinha, decorreram já com a nova Direcção, sob a presidência do Exmo Sr. Almirante Francisco Vidal Abreu e o Secretariado do Exmo Sr. Comandante Herlander Valente Zambujo, de quem tenho recebido iguais demonstrações de estima e de cortesia, que faço questão de deixar registadas aqui.

² Luís Miguel Duarte, "A Marinha de Guerra Portuguesa", in *Nova História Militar de Portugal*, coord. de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. 1, Idade Média, dir. José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, p. 296.

lezas adversárias? Pelo que sei neste momento, se podemos, com alguma precisão, resolver as primeiras datas, temos avançado com cronologias demasiado precoces para as segundas.

Quando lidamos com crónicas (de Fernão Lopes, de Zurara, de Rui de Pina, de Damião de Góis, de Garcia de Resende) temos duas dificuldades suplementares. O tenente-coronel Nuno Varela Rubim já há muitos anos se queixou de uma delas: os cronistas não percebem coisa nenhuma de artilharia, pelo que sempre que querem referir-se a peças de fogo, é tudo “trons” e “bombardas”. Eu acrescentaria uma segunda, na mesma linha: esses mesmos cronistas raramente puseram os pés num barco, e nunca participaram em manobras militares, pelo que, para eles, é tudo “nau” ou “navio”, “galé” ou “fusta”. E quando se combina artilharia e meios navais, o silêncio e a imprecisão do vocabulário empregue são quase absolutos. Mas os historiadores têm de trabalhar com aquilo que têm, e não com aquilo que gostariam de ter.

Nestas páginas proponho a análise de um combate naval em pleno Mediterrâneo entre um navio português de alto bordo e uma galé provençal (marselhesa?). A fonte é a *Crónica de D. Duarte de Meneses*, escrita por Gomes Eanes de Zurara (Capítulo CXIX): “Como Dom Henrique, filho do Conde de Viana, tomou uma galé de Provençais que andava de armada, e da grande peleja que houve antes que a filhasse”.³

O primeiro cuidado a ter é ‘desconfiar’ saudavelmente da fonte, isto é, do cronista e da crónica. Os cronistas não eram historiadores nem repórteres, não escreviam para nós nem para a eternidade, escreviam para o tempo deles, para dar certos ‘recados’, cumprir objectivos claros, satisfazer determinadas ‘encomendas’. Há características comuns ao trabalho de todos eles (repite: Fernão Lopes, Zurara, Rui de Pina, Garcia de Resende, Damião de Góis...) e depois características específicas de cada um, conforme a sua personalidade e o seu percurso pessoal, o seu estatuto social, a sua preparação cultural e literária, a sua qualidade de escrita, o seu estatuto social e o tipo de ligação que tinham à Coroa, aos infantes, aos grandes senhores. Não podemos lê-los a todos com os mesmos olhos, nem atribuir a mesma fidedignidade a todas as informações que nos proporcionam.

Zurara é um caso especial: de todos eles, é o único que escreve, em algumas das suas crónicas (recordemo-las: *Crónica da Tomada de Ceuta*, *Crónica de D. Pedro de Meneses*, *Crónica de D. Duarte de Meneses*, *Crónica dos Feitos da Guiné*) sobre acontecimentos e pessoas do seu tempo – pessoas que conheceu de perto, lugares que viu e acontecimentos que, não tendo presenciado, ouviu descrever por protagonistas.⁴ Zurara escreve as suas crónicas por ordem e interesses directos do rei D. Afonso V; quanto à *Crónica de D. Pedro de Meneses*, fá-lo também a pedido da filha do 1º capitão de Ceuta, Dona Leonor de

³ “Crónica de Dom Duarte de Meneses”, in *Collecção de Livros Inéditos de História Portuguesa*, Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1790, Tomo III, p. 282-293. Edição do Abade Correia da Serra.

⁴ Rui de Pina, por exemplo, escreve a *Crónica de D. Duarte* durante o reinado de D. Manuel; Fernão Lopes escreve a *Crónica de D. Pedro* durante a Regência do Infante D. Pedro.

Meneses; e a *Crónica da Conquista e Feitos da Guiné* é claramente uma encomenda e um monumento em vida ao Infante D. Henrique. Por isso, por escrever para o seu tempo, por cada frase ou história que sai da sua pena poder e dever ter consequências directas no seu tempo – D. Afonso V recompensaria os heróis das suas proezas ou os respectivos descendentes, ignorando aqueles de quem a História (de Zurara) não rezasse, o mesmo acontecendo aos criados do Infante D. Henrique e às suas proezas na costa ocidental africana – por estas razões, dizia, ele sofreu fortíssimas pressões, críticas, inimizades, ‘cunhas’...- que de resto não esconde.⁵

No caso que nos interessa, este ‘duelo’ no mar, não esqueçamos que foi algo que ele ouviu descrever mas que não viveu. Que ouviu descrever aos vencedores. Que, mais do que ser um relato fidedigno e rigoroso de um episódio da guerra naval do tempo, pretende sobretudo destacar uma figura: D. Henrique de Meneses, digno sucessor do avô e do pai, que o cronista muito admira. E nunca esqueçamos por último, e como já lembrei, que por estes anos Zurara já andou de barco até ao Norte de África, pelo que não é um completo ignorante destas coisas da guerra no mar, embora tampouco seja um especialista. Uma vez recordada esta ‘desconfiança’ saudável que nós, historiadores, sempre teremos de ter em relação às fontes que utilizamos, podemos então lê-las sem complexos nem medo de estarmos a ser muito manipulados.

O combate naval que nos vai ocupar tem uma data precisa – já isso é muito importante, bastante raro e por isso precioso: o dia 11 de Janeiro de 1462⁶. O cronista declara logo no início, com toda a honestidade: “seja este presente capítulo assim como prólogo dos grandes feitos que ao diante havia de fazer Dom Henrique, aqieste primeiro filho do Conde de Viana”. Isto é: Zurara escreveu os feitos de D. Pedro de Meneses, está a narrar os feitos do seu filho natural, D. Duarte de Meneses e, enquanto o faz, aproveita já para introduzir o louvor de um terceiro membro da linhagem, Henrique. É apenas para o

⁵ Na *Crónica da Tomada de Ceuta por El Rei Dom João I*, Zurara afirma que não se poupou a esforços para saber quem tinha feito o quê na expedição, “conhecendo bem que a vontade d’El Rei meu senhor é perfeitamente saber todos os merecimentos de seus naturais para honrar a memoria dos mortos e remunerar aos vivos per os trabalhos de seus padres ou deles mesmos...”. E logo acrescenta: “E de eu não saber tão perfeitamente a verdade das coisas tenho tres razões para minha escusa, s saber, as primeiras duas que já disse, uma a estreitura daquelas ruas e a outra a longura do tempo; e a terceira o pouco cuidado que alguns queriam ter em me dizer as coisas que sabiam, e tais requeri eu, que pero lhes mostrasse mandado d’El Rei meu senhor, nom me faziam menos aguardar à sua porta que se per ventura eu principalmente vivera per sua benfeitoria; outras vezes me davam suas escusas alegando escusações, as quaes conhecidamente eram mais por tomarem semelhança de estado, que por nenhuma outra necessidade. Em verdade, nom leixarei de o dizer, quando eu considerava que um Doutor e outro semelhante mostravam tais mostranças, recebia por fadiga de hir muitas vezes a sua casa, lembrando-me como aquele com que vivo, que he meu senhor e meu rei, oferece suas orelhas pera ouvyr meus razoados com menos cerimonias, quando sente que he razom. E perdoae-me-es porque me afastey tanto da estória, ca o fiz por me escusar d’alguma culpa, se ma alguém quiser poer.” (Ed. de Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 1915, Cap. 84, “Como o Iffante Dom Hamrrique chegou omde estavam seus jrmãos, e como Vaasco Fernandez d’Atayde foi morto”, p. 227).

⁶ Uma segunda-feira, por simples curiosidade.

elogiar que ele vai contar o combate naval. Combate precoce para o jovem Henrique, e que pareceu até “começo de Senhorio” (isto é, um prenúncio da bravura que ele haveria de demonstrar como comandante).

Nesse começo do ano, 11 de Janeiro, “fazendo dia claro e bom”, que convidava os portugueses que viviam em Alcácer Ceguer a vaguear pela praia, estes viram dois navios pequenos fundeados em “Água de Ramel”. O Conde de Viana, D. Duarte de Meneses (o herói desta crónica) teria dito, num discurso directo com toda a certeza ficcionado por Zurara: “Certamente aquele é João Galego, que por aqui anda de armada, e aquele outro será algum navio que traz tomado”. Porque o dia já estaria muito avançado, D. Duarte mandou um seu bergantim preparar-se, muito cedo na manhã seguinte, para averiguar que navios eram aqueles. Na terça-feira de manhã o bergantim assim o fez, mas voltou à base sem resposta, uma vez que “os dois barcos fazião vela” e se afastaram. Mas logo a seguir o conde recebeu informações inquietantes: um criado do irmão do rei D. Afonso V⁷ chamado Álvaro Dias, que andava “de armada”, trazendo outro barco “em conserva” (sob o comando de um escudeiro chamado Diogo Mendes⁸), disse a D. Duarte de Meneses que João Galego se apoderara de um navio que vinha de Mértola para Alcácer Ceguer carregado de trigo. O conde pensou depressa: sabia que João Galego tinha um navio, e viu-o (se era mesmo ele), acompanhado de outras duas embarcações. E logo apelou a Álvaro Dias: “Pois que assim é, e vos Deus aqui trouxe, é necessário que me ajudeis, porque esta vila é muito desfalecida de mantimentos, e maior despeito tenho deste vilão do que se mo fizeram Mouros. Porque quando este faz guerra, que é Cristão, não sei quem nola não faça”.

O capitão da praça marroquina mandou imediatamente preparar soldados para embarcarem na *caravela*⁹: a ordem correu rapidamente, boca a boca, pela pequena vila, e assim que chegou aos ouvidos do filho do capitão, D. Henrique de Meneses, este pediu ao pai que lhe confiasse o comando do barco. A primeira resposta teria sido negativa: “Filho, nom cureis disso, ca este cargo não é para vós, ca som cousas que pertencem a outros homens, e nome para tais pessoas”. Tanto insistiu o jovem que o conde acabou por ceder, talvez também “vendo como ele havia de herdar sua casa e honra”. Mas decidiu mandar dois barcos: o que vinha “em conserva”, de Diogo Mendes, no qual mandaria embarcar mais soldados, e a caravela de Álvaro Dias (a qual, sozinha, “era tão pequena que não abastava para dois navios” – o de João Galego e o outro que o acompanhava).

Logo que em Alcácer se espalhou a notícia de que D. Henrique ia sair para o mar com dois barcos, não houve fidalgo nem “gentil-homem” que não pedisse a D. Duarte licença para ir também. Afinal eles estavam na praça apenas para conseguir honra e proveito (as duas coisas e em partes iguais). No total teriam embarcado pouco mais de trinta, *porque*

⁷ D. Fernando.

⁸ Adiante Zurara escreve que se tratava de um barinel.

⁹ Temos então uma informação mais precisa do tipo de embarcação; devemos registá-la com alguma reserva, mas ainda assim tomá-la em conta.

*a caravela não tinha espaço para mais gente*¹⁰. Além disso, o conde mandou armar o seu bergantim, para acompanhar os outros dois barcos “assi como por espia”.

Antes de cair a noite dessa terça-feira (12 de Janeiro de 1462, recordo-o), viram ao longe três velas “do seinal”; os barcos largaram de Alcácer com vento de poente, isto é, do Atlântico, e logo descobriram que a avaliação do conde D. Duarte de Meneses não estava certa. O que aconteceu foi o seguinte: João Galego tinha-se apoderado de um barco da Galiza carregado de peixe seco; e quando regressava com a sua presa, foi por sua vez tomado por uma galé da Provença acabada de chegar, que passou a trazer a reboque os dois barcos conquistados, metendo gente sua na caravela;¹¹ os três barcos deveriam passar o Estreito bem pelo meio, ao largo das duas margens¹², e havia ordens para chegar fogo à caravela, caso se aproximassem barcos à vela mais poderosos.

Mal a galé provençal viu a caravela de D. Henrique de Meneses dirigiu-se a ela, sem a querer “aferrar”, e andou em círculos, a disparar as suas bombardas. A caravela portuguesa respondeu, disparando as suas bombardas contra a galé – “por aquela vez, o dano ficou com a galé, porque foi furada com uma pedra de bombardas”.¹³

Depois desta breve escaramuça, a galé aproximou-se de terra, perto do navio galego carregado de peixe seco, para grande alegria de D. Henrique de Meneses, que entendeu que podia lutar com a embarcação provençal e mesmo apoderar-se dela, apesar de muitos o desaconselharem a tentar esse cometimento.

Ter-se-iam seguido várias manobras dos dois lados, que para nós hoje são muito confusas porque Zurara nem as presenciou, nem as entenderia¹⁴. Creio que perceber que as duas protagonistas – a caravela comandada por D. Henrique de Meneses e a galé francesa – procederam a algumas manobras de observação para perceber exactamente a capacidade do adversário e, sobretudo, as suas intenções.

Quando os da galé constataram que os dois barcos portugueses se tinham separado, “começaram de se correger de peleja”, fornecendo o outro navio – o do peixe seco – de gente e armas. Com o mar calmo, sem vento (más notícias para os portugueses), “fez-se a galé prestes com o navio do pescado e foram demandar a caravela”. O bergantim português que acompanhava a expedição e que desempenhava apenas importantes funções de informação¹⁵ avisou Henrique de Meneses que a galé seria um adversário temível:

¹⁰ Fora a tripulação de marinheiros; esta indicação parece-me do maior interesse.

¹¹ O barco de João Galego seria uma caravela.

¹² Tendo em conta que o Estreito de Gibraltar merece bem o nome e é mesmo estreito, mesmo navegando pelo meio os barcos estariam sempre bastante perto de qualquer das margens.

¹³ Não parece ter sido grande dano material, e nenhum humano; recordo as minhas observações iniciais: colocar bocas-de-fogo a bordo de uma embarcação não era complicado; conseguir que o tiro destas fosse efectivo era outra coisa.

¹⁴ Ainda assim, parece deprender-se da descrição que os dois barcos portugueses, a caravela de Henrique Meneses e o barinel de Diogo Mendes, não souberam ou não conseguiram coordenar os movimentos entre si, apesar de serem barcos pequenos e fáceis de manobrar. Lembre-se que as manobras navais exigem muitíssimo treino.

¹⁵ Nestas ‘voltas’ ele já tinha ido a Gibraltar estabelecer contactos e embarcar um mouro que estava ligado ao Conde e que perceberia destes assuntos.

trazia “bom corregimento”, “vinha toda mui apavesada [o pavês é uma espécie de escudo grande] com suas rombadas [os bordos laterais alteados e reforçados] e bem fornecida de gente e toda mui bem armada”.

Era realmente uma galé de respeito: 28 bancos, 120 sobresselentes, “toda atripulada de job a job [ou seja, da popa à proa] que lhe nom ficava remo manso, antes trazia remeiros sobejos”. Tinha armas, paveses, bestaria e “todo outro aparelho” em tal quantidade que daria perfeitamente para armar uma segunda galé¹⁶; era barco para atacar, sem maiores problemas, uma carraca.

A noite estava muito clara (quase como se fosse dia...). D. Henrique mandou olhar o céu, localizar Castor e Pólux, e ver como se situavam em relação à Ursa Maior. A galé aproximava-se lentamente, porque trazia o segundo navio “à toa”. Zurara, contador de histórias, imagina as objeções de alguns dos companheiros de D. Henrique: “Senhor, esta é grande empresa para vós, porque bem vedes como aquela galé é grande, tal que um navio de alto bordo bem armado teria com ela que fazer. Este navio é pequeno, e nós muito menos gente daquela que nos convém, quanto mais trazer ainda aquela outra barca armada: a comparação, Senhor, é tão desigual, que é escárnio de a tentar. Seria bom que fossemos ao outro navio que anda de largo [suponho que se referiam ao de João Galego], e em tanto viria Diogo Mendes, com que receberemos alguma mais ajuda. Ca sendo vencidos ficaremos sem nenhum louvor, ca terão as gentes razão de dizer que com sandice nos metêramos ao feito, poendo que vós ereis quase moço, e que vos falecerem conselheiros...”.¹⁷ E teriam concluído: podiam escapar com vida, mas prisioneiros dos provençais – e então, se cairmos em sujeição destes homens, segundo são desalmados, melhor nos seria a morte do que a vida”.

D. Henrique de Meneses não teria apreciado particularmente estes prudentes conselhos, que aliás teria interrompido com impaciência com uma bravata de cavalaria (a qual estava quase sempre contra o siso, como notou o Infante D. João, no seu parecer de 1436 sobre um eventual ataque a Tânger): nem que os navios adversários fossem duas vezes mais, ele não recuaria; Deus dava-lhes uma oportunidade de se cobrirem de glória, lutando contra inimigos muito mais poderosos e aproveitando para tornar “esta mesquinha gente, que trazem em cativo, livre de tão amargosa prisão.” D. Henrique estaria informado – não sabemos como – que os remadores da galé provençal eram prisioneiros, portanto forçados, e não homens livres pagos, os *benevolgie*. Não haveria mais discussão: “Não quererá Deus que a Casa de Meneses, e de Castro, e das outras avoengas de que eu descendo, receba por mim senão melhoria na honra que antigamente tem ganhada.” Este discurso é inventado e ficcionado. Perguntam-me: terá D. Henrique de Meneses

¹⁶ Exagero de Zurara, provavelmente, mas percebemos a ideia.

¹⁷ A presumida intervenção dos fidalgos alarga-se, na Crónica; o desenlace fatal que se adivinhava desgostaria terrivelmente o pai, D. Duarte, a mãe, a condessa, o rei D. Afonso V. E tudo por causa de um erro de avaliação: porque D. Duarte de Meneses pensava que o que tinha visto era o navio de João Galego mais o barco de pão de Mértola.

falado aos seus homens e, caso o tenha feito, terá dito alguma coisa de substancialmente diferente? Sem ter provas num sentido ou em outro, eu diria que falou com certeza, tal como o faziam todos os comandantes às suas tropas antes de uma batalha, e que não me surpreende que, com mais ou menos prosápia, as palavras não tenham sido muito diferentes destas que Zurara pôs na sua boca.

Primeiras ideias: o tamanho conta. Sem vento, um barco à vela é um *sitting duck*, isto é, um alvo incapaz de se defender. As peças de artilharia presentes e activas nos dois barcos foram praticamente inúteis, o que não me surpreende, apesar de estarmos a falar de dois barcos preparados para a guerra, em 1462.

D. Henrique começou a vestir a sua armadura, mas fê-lo com a precipitação dos jovens lobos inexperientes; não a soube envergar correctamente, a baveira ficou mal posta e ele pagaria cara a precipitação.

Zurara começa então uma descrição pormenorizada de um duríssimo combate naval, descrição que não podemos encarar como uma ‘reportagem’ minuto a minuto do que sucedeu; a galé investiu a caravela portuguesa por um lado, e a barca (a do peixe seco) por outro.¹⁸ Sobressai um dos componentes essenciais de uma batalha: o barulho. “Desí começaram aquelles franceses uma grande grita, fazendo soar suas trombetas que traziam especiais”. Uma vez que não havia vento, D. Henrique mandou manter as velas recolhidas, pois só atrapalhariam no combate e seriam alvos fáceis de incendiar, e “picar a amarra” (ou seja, cortá-la, provavelmente a golpes de machado).

Muito próxima da caravela, a galé disparou a sua “primeira salva”: seis “aredomas”¹⁹ cheias de” fogo, “que levantavam chama tão alta como altura de um homem. Era coisa nova para a maioria dos portugueses, que nem por isso se assustaram, apagando um dos focos e lançando o outro projectil ao mar. Começaram então a ser arremessadas armas entre as embarcações, “e os fogos das bombardas e canhões, que quase nunca eram apagados, tantos e tão grandes eram que espantavam os peixes do mar.” Exagero de Zurara? Limite-me a reproduzi-lo: mais tarde, alguns almogávares e pastores que estavam na costa castelhana disseram que era tão grande o barulho que se ouvia em terra, e que “nom parecia senão que contra a natureza ardiam as águas”. O sangue começou também a correr, e nós a ser informados de nomes de combatentes individuais: no castelo de avante da galé destacava-se um *patrão*, Mice Jacobo (um genovês? Um aragonês?), no castelo da ré Mice Jerónimo, cada qual animando os seus. D. Henrique corria entre as duas extremidades do barco, “avivando a peleja”: “E como vós outros, que tanta honra tendes ganhada com tantos perigos e trabalhos, quatro ladrões vola hão-de levar?”²⁰ E chamava os principais pelos seus nomes.

¹⁸ Algum vento teria de haver.

¹⁹ “Redomas” eram recipientes de vidro com gargalo e bojo; iam cheias de qualquer líquido inflamável, fazendo estragos no alvo assim que se quebravam.

²⁰ Ficamos a conhecer, pelo menos, alguns incitamentos e bravatas do tempo.

Zurara conta que, passadas duas horas, a luta não dava sinal de abrandar; pelo contrário, reacendia-se a cada momento. Que tipo de luta? Combates corpo a corpo, como se estivessem em terra, formando os barcos enganchados como que uma plataforma? A galé aferrou a caravela e os combatentes provençais subiram para bordo desta? Simples disparos de bestas e arremesso de armas de uma embarcação para outra – de baixo para cima?

Entretanto Mice Jerónimo deixou o castelo da ré e, percorrendo a coxia e contando o número já elevado de mortos, teria desabafado: “Certamente isto gente he de boa nação e valor!” E voltou ao combate. Neste primeiro choque decorreram à vontade três horas, contadas “por relógio de areia”²¹. D. Henrique de Meneses recebera já três ferimentos: uma seta na boca (“a qual, passando sob a língua, foi na outra parte do pescoço, rachando-lhe dois dentes da ordem de baixo” – eis o que pode acontecer a quem não é cuidadoso a colocar todas as peças da armadura!), uma seta numa perna e uma ferida ligeira no rosto causada por um pequeno dardo (um “gorguz”). Um criado do seu pai²² acorreu e arrastou o seu capitão para debaixo da coberta, ligando-o o melhor que soube e pôde.²³ Tentou prestar o mesmo socorro a um irmão do Conde D. Duarte de Meneses (Rodrigo Afonso), que no entanto acabou por morrer. Entre os portugueses, os feridos eram numerosos e de vulto,²⁴ caíam mortos dois marinheiros (estes sem direito a nome); do lado dos atacantes dos dois navios, os mortos e feridos seriam muitos mais – mas isto é Zurara a contar.

Depois de um rápido conselho de guerra, os dois comandantes inimigos, embora reconhecendo, por um lado, o valor dos portugueses (“estes homens todos devem ser de grande sangue; como estão naquela frontaria nom se meteram ali senão os melhores”), e por outro uma das suas maiores vulnerabilidades (“temos já tanto dano recebido, que não sabemos se o poderão nossas gentes suportar, *quanto mais gente constrangida como é a desta chusma*”²⁵), decidiram lançar um ataque final, investindo a galé contra a caravela, à força de remos e, através de um violento abalroamento com o esporão, “traçá-la a meio” – o que não parecia difícil, sendo a galé muito grande e forte e a caravela pequena.

Pequena e sem comandante. Ao perceber a manobra e sabedor de que Henrique de Meneses estava fora de combate, Álvaro Dias assumiu tacitamente esse comando e gritou aos seus homens para se encostarem ao outro bordo da caravela e assim se protegerem e equilibrarem o barco. Com o choque, o esporão da galé rompeu parte do casco da caravela e penetrou até ao mastro grande.²⁶ Creio que este duríssimo combate naval se

²¹ Pelo menos foi o testemunho que, já depois, deu um comitre da galé provençal, elogiando o valor dos portugueses.

²² João da Sertã.

²³ E, segundo a crónica, chorando por adivinhar a sua morte próxima.

²⁴ Fernão Vasques Corte-Real, e um jovem cavaleiro, Duarte de Bivar, que recebeu um projectil de bombarda numa coxa, que o deixaria marcado para o resto da vida.

²⁵ Ou seja, remadores forçados.

²⁶ Detendo-se apenas ao pé do bote salva-vidas.

decidiu nesse preciso momento, e graças ao sangue frio e à experiência de um marinheiro português de que o cronista não soube ou não entendeu dar o nome: este marinheiro precipitou-se para a frente e amarrou solidamente o esporão da galé ao mastro grande da caravela. A galé ficava desse modo imobilizada, e os dois barcos converteram-se numa única plataforma de madeira flutuante²⁷. De súbito, as bombardas portuguesas tinham no seu campo de tiro todo o convés da galé, que varreram a tiros de pedra, destruindo defesas e inutilizando soldados inimigos. Creio que aqui se notou a diferença entre os bordos da caravela e da galé; creio que os portugueses estavam numa posição de superioridade, porque viam e acometiam os outros de cima. Uma primeira tentativa de desembarque de dois soldados portugueses na galé foi repelida; mas seguiu-se uma outra, com vários fidalgos envolvidos. E um deles, D. Pedro de Castro, lembrou-se de recorrer a um expediente que se revelou decisivo, gritando por mais do que uma vez “Scala franca!”: ou seja, estava a prometer aos soldados que cada um poderia ficar com os despojos a que pudesse deitar a mão. Mas nesta galé em que os remadores eram todos forçados, isso equivalia a prometer-lhes a liberdade. Isso bastou para que de imediato esses remadores entrassem na luta, aos brados de “Portugal! Portugal!”, e bombardeassem os tripulantes e soldados marselheses, que se tinham refugiado sob a tilha, com todos os projéteis ao seu dispor, incluindo barris de água.

O combate terminou rapidamente. Entre os forçados – *fortuna audaces juvat* - estava um “físico” com o seu estojo de mezinhas, para prestar os primeiros socorros aos feridos e, em primeiro lugar, a D. Henrique de Meneses. Mas um barco foi rapidamente a Tarifa buscar outro médico. Abreviando a descrição, a caravela portuguesa regressou a Alcácer-Ceguer, seguida do barinel de Diogo Mendes e rebocando a orgulhosa galé marselhesa, na qual drapejavam duas bandeiras portuguesas, enquanto os estandartes do adversário iam a arrastar pela água.

Um breve rescaldo e uma avaliação de conjunto

O balanço deste combate, que Zurara nos relata como épico, é curioso: do ponto de vista material, o lucro foi zero. Na galé não havia nada que valesse “dez dobras”. E o capitão de Alcácer não podia pedir resgate pelos prisioneiros franceses e genoveses, cristãos como ele. Não creio que a própria galé fosse aproveitada²⁸. Os portugueses perderam vidas, e nem o barco galego cheio de peixe seco conseguiram recuperar. Mas conseguiram uma recompensa de valor incalculável: honra e glória, dessas que se alcançam quando se trava um combate perdido, e se vence. D. Duarte de Meneses encontrava um digno

²⁷ Um soldado marselhês que saltou para a caravela e tentou desamarrear o esporão ficou de imediato sem as duas mãos.

²⁸ De grande envergadura, como vimos, ela exigiria muitos remadores, coisa que as praças portuguesas em Marrocos não tinham. Por isso estas preferiam barcos mais pequenos, rápidos e fáceis de governar.

sucessor para a sua casa e a sua linhagem – o filho Henrique. Quanto ao mais, o capitão mostrou-se fidalgo – na acepção que hoje damos à expressão (e que é a da altura). Deu, do seu bolso, uma esmola aos forçados recém-libertados e providenciou um barco que os transportasse até Castela. Quanto aos franceses e aos genoveses, velou pela sua recuperação física e libertou-os com dignidade.

Depois de termos tentado acompanhar este enfrentamento brutal quase golpe a golpe, é altura de, para concluir, ensaiar um balanço político, estratégico, tático e até técnico. Começemos pelo primeiro: esta escaramuça naval, que é relatada como aleatória, e talvez o tenha sido, é na verdade um episódio mais da luta pelo controle do Mediterrâneo Ocidental e do Estreito. Em 1460 (dois anos antes deste combate), Afonso V de Aragão, o “Magnânimo”, definira a partir de Nápoles a sua estratégia de intervenção e de controlo desse espaço marítimo e costeiro. A galé marsehesa pertencia ao “Rei Reignel” – é o “bom roi René”, de Anjou, conde da Provença (1409-1480),²⁹ um dos homens mais poderosos do seu tempo e da região; digamos que não foi a melhor galé para aprisionar. Os dois patrões eram seguramente genoveses; mas esses estão por todo o lado e de todos os lados. Estes barcos andam a patrulhar o Mediterrâneo e a praticar o corso. Portugal faz o mesmo: em larga escala a partir de Ceuta, em menor escala a partir de Alcácer. Em resumo: um barco português capturou um outro barco galego, carregado de peixe seco; uma galé de Marselha capturou-os aos dois. E uma caravela e um barinel português vão dar combate à galé e apoderam-se do conjunto. Parece confuso; e é. E já era, ao tempo.

Do ponto de vista técnico e tático, são conhecidos os pontos fortes e fracos de cada uma das embarcações: com vento, os navios à vela são muito mais rápidos e fáceis de manobrar: Podem levar artilharia, se devidamente adaptados, e enfrentam os navios a remos a partir de uma posição muito mais elevada. As galés movem-se bem sem vento, têm um enorme poder de choque,³⁰ podem transportar muitos soldados e, se os remadores forem homens livres, transformá-los também em soldados, em caso de necessidade.³¹ As galés têm uma autonomia muito reduzida e raramente se podem afastar de uma cabotagem costeira.

Neste frente a frente concreto, não podemos esquecer que a caravela era pequena e não muito alta, que levava poucos soldados (cerca de 30), enquanto a galé era grande, forte, bem armada, bem equipada e bem provida de remadores e combatentes. Além disso, fez, com outro barco, uma manobra de envolvimento, atacando a caravela portuguesa por dois lados. Sem vento, esta só podia cortar as amarras para ter alguma mobi-

²⁹ Ele foi sucessivamente Conde de Guise (1417-1425), duque da Lorena (1431-1453), duque de Anjou (1434-1480), conde da Provença (1434-1480), conde do Piemonte, conde de Barcelona, rei de Nápoles (1435-1442), rei titular de Jerusalém (1435-1480), rei titular da Sicília (1434-1480), rei de Aragão (1466-1480), par de França e fundador da Ordem do Crescente.

³⁰ Podendo esventrar um navio muito maior com o seu esporão, embora corram o risco de ficarem presas e irem ao fundo com ele.

³¹ Se forem forçados, então as galés estão a combater com uma bomba ao retardador no seu convés, como foi o caso que acabámos de ver.

lidade, a das correntes, e para poder zarpar rapidamente caso o vento se levantasse. Nos preliminares do combate, a artilharia foi quase inútil: só se tornou eficaz quando a galé ficou presa à caravela, em posição perpendicular, oferecendo todo o comprimento do seu convés e a sua coxia aos tiros das bombardas (?) portuguesas. Mas, de acordo com esta fonte única, o combate decidiu-se sobretudo no corpo a corpo entre os soldados, bem como nos tiros de besta e nos arremessos de dardos. Como costumava acontecer.

XII SESSÃO CULTURAL CONJUNTA AM - ICEA COMEMORAÇÕES DA CHEGADA DOS PORTUGUESES A TIMOR EM 1515

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 31 de maio

Exmo. Senhor Professor José Luís Viegas Freitas,
mui ilustre Presidente do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

É um gosto para a Academia de Marinha dar mais uma vez sequência ao acordado entre as duas partes em 2004, organizando, em conjunto com o ICEA, mais uma sessão cultural de pendor académico, de acordo com o que ficou institucionalizado entre as duas Entidades, cooperação esta de âmbito cultural, a realizar segundo programas anuais de actividades nas áreas da História Naval e Marítima e, genericamente, em todas as associadas à problemática do mar.

Este é um daqueles casos em que o protocolo assinado por ambas as instituições constitui uma mera formalidade que não gostamos de dispensar. Mas, o estarmos aqui hoje a dar início à XII sessão, mostra bem que a vontade das duas partes em colaborar era firme, mantém-se firme e assim continuará. Passaram-se onze anos, a que corresponderam outras tantas sessões, alternadamente aqui e na Ericeira, sede do ICEA, sem qualquer interrupção. O protocolo até poderia não existir e, estou certo que assim continuaria a acontecer.

Os temas tratados têm sido os mais diversos, normalmente ancorados em efemérides de carácter humanístico ou científico ou em matérias de oportunidade que se considera importante tratar ou visitar. O Tratado Windsor, o Padre Fernando de Oliveira, Galilleu Galillei, Pedro Nunes, Fernão Mendes Pinto e Afonso de Albuquerque não foram esquecidos e, naturalmente também houve Mar, muito mar e ciência náutica.

O tema deste ano situa-se na primeira das referências – os 500 anos da chegada dos Portugueses a Timor, em 1515. E as efemérides sendo apenas datas associadas a acontecimentos importantes, constituem-se, por isso mesmo, numa obrigação de serem lembradas pelos mais velhos e ensinadas aos mais novos.

Por isso estamos aqui hoje.

Senhores Presidentes da Academia de Ciências de Lisboa, da Academia Portuguesa de História e da Academia Portuguesa das Belas Artes,
Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa,
Senhor Presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal,
Senhor Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar,
Senhores Académicos, Senhores Oradores e Senhores Convidados.

Mas permitam-me um cumprimento muito especial à Senhora Embaixadora de Timor-Leste que temos hoje o maior gosto de ter connosco.

Timor foi o mais longínquo e isolado território do antigo Ultramar, quase abandonado e desconhecido, sendo apenas lembrado em sinistros períodos, como foram os das ocupações japonesas e indonésia e o da mais trágica das chamadas descolonizações. Mercê de um conjunto de circunstâncias positivas, das quais ressaltou o total apoio da nação portuguesa, a par de um querer muito forte do seu povo, conseguiu a sua tão desejada independência em Maio de 2002.

Formulo votos para que a República Democrática de Timor-Leste e as suas gentes consigam alcançar o progresso e o bem-estar que tanto merecem.

Para tratar este tema convidámos quatro autoridades na matéria:

- O Sr. Professor Adriano Moreira, nosso académico honorário, mas hoje aqui em representação do ICEA, que abordará o tema: “Da chegada dos Portugueses a Timor até ao fim do processo de Independência”.
- O Sr. Professor Artur Teodoro de Matos, em representação da Academia de Marinha, que abordará o tema “Timor. De território desamparado a país reconhecido: acertos e desacertos na sua história.”
- Após um intervalo durante o qual poderá ser visitada uma exposição documental sobre Timor, pertença do Arquivo Histórico de Marinha, ouviremos o Académico João Abel da Fonseca, hoje em representação do ICEA, que apresentará a comunicação “Revisitar dois estudos sobre Timor no tempo de Grupo de Estudos de História Marítima e do Centro de Estudos de Marinha. 1970-1971”.
- Finalmente, “A presença da Marinha em Timor” será descrita pelo Académico José Luís Leiria Pinto que foi o seu último Capitão dos Portos.

Aos Senhores Oradores agradeço a sua disponibilidade e à Assistência a sua presença.

INAUGURAÇÃO DA XIV EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS, *O MAR E MOTIVOS MARÍTIMOS*, NO MUSEU DE MARINHA

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 7 de junho

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

De novo, e apenas após um curto espaço de duas semanas, encontrou V.^a Ex.^a tempo da sua apertada agenda para presidir a mais uma sessão solene da Academia de Marinha, esta com grande presença de não académicos, mostrando assim também a sua grande sensibilidade para os assuntos culturais da Marinha.

Senhor Presidente da Academia Portuguesa de Belas Artes.

Senhor Presidente da Comissão Cultural da Marinha.

Senhor Diretor do Museu de Marinha.

Senhores Almirantes, Senhores Académicos.

Senhores Convidados.

Esta é a XIV Exposição de Artes Plásticas organizada pela Academia de Marinha, numa base bi-anual, com o firme propósito de trazer mais uma vez à lembrança de todos o tema da maritimidade de Portugal.

A maritimidade é um tema central das atividades desta Academia, e fazê-lo através das artes é uma forma de tornar o tema mais apelativo, pela cor e pela forma, já que a ligação ao mar de Portugal, nos tempos de hoje, tarda em concretizar-se.

Curiosamente, já desde 1991, ano da 1.^a Exposição, estas palavras são ditas de uma forma ou de outra, mas apesar da geografia o proporcionar, a economia o requerer e tanto se falar sobre o assunto, parece continuarmos de costas voltadas para o mar. Mais uma razão para não desistirmos.

Inicialmente apenas através da modalidade pintura, mais tarde alargada à escultura e modelismo, o concurso de 2016 que esteve na base desta exposição, voltou a despertar o interesse de um elevado número de **participantes, 86**, envolvendo artistas consagrados, amadores já com provas dadas e principiantes, que se apresentaram com **103 trabalhos de pintura, 16 de escultura e 14 de modelismo**.

A todos a Academia de Marinha agradece a sua participação e colaboração nesta iniciativa.

E terão de concordar que ao entrarem nesta sala, não sentirão o cheiro da tinta das obras expostas. Vão sentir sim, o cheiro a mar. E convenhamos que o temos para todos os gostos – calmo para contemplação, carneirada e vaga de vento para nos trazer um ar mais salgado, ondulação para nos lembrar o balanço lento que adormece e também o mar encrespado que nos traz á memória os maus bocados que tão depressa conseguimos esquecer.

Quero agradecer a todos os que integraram o júri para a seleção das obras premiadas e que passo a nomear:

- Contra-almirante Luiz Roque Martins – Vice-presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências.
- Capitão-de-mar-e-guerra César Martinho Gusmão Reis Madeira – Museu de Marinha.
- Professor Escultor António Jacinto Vidigal – Academia Nacional de Belas Artes.
- Professor Pintor Luís Filipe de Abreu – Academia Nacional de Belas Artes.
- Capitão da Marinha Mercante António Marques da Silva – Academia de Marinha.
- Tenente Bruno Gonçalves Neves – Museu de Marinha.
- Doutor Paulo Judá da Silva Santos – Vice-secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências.

Muito obrigado a todos, e muito especialmente aos que, não sendo nossos académicos, colaboraram em representação da Academia Portuguesa de Belas Artes.

Permitam-me também um agradecimento especial a todos aqueles que, na rectguarda, tornaram possível esta exposição, os homens da Academia e do Museu de Marinha, distinguindo aqui o nosso Secretário-Geral e o Director do Museu de Marinha e, muito naturalmente, os principais responsáveis por este concurso e pela organização da exposição, os Senhores contra-almirante Luiz Roque Martins e Dr. Paulo Judá da Silva Sousa Santos, Vice-Presidente e Secretário da Classe de Artes Letras e Ciências, respectivamente.

Mas há que reconhecer que esta exposição, à semelhança das anteriores, só foi possível graças aos preciosos patrocínios das Tintas Hempel através do então seu administrador para Portugal, Dr. João Couto, bem como da Lusitânia, Companhia de Seguros, S.A, através do seu Presidente da Comissão Executiva, Dr. Fernando Nogueira. A ambas as empresas a Academia de Marinha deixa aqui o seu reconhecimento.

Que esta iniciativa deixe a todos, concorrentes, premiados e público em geral, um sentido de realização são os desejos do Presidente da Academia de Marinha.

Agora é tempo de distinguir aqueles que o júri considerou dignos de tal merecimento.

BOCAGE POETA E LIVRE-PENSADOR

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Daniel Pires, em 21 de junho

Corria o ano de 1797 e os ecos da Revolução Francesa faziam-se sentir com fragor em Portugal. A aristocracia ponderava apreensivamente a evolução daquele evento que alterou o rosto da Humanidade. A manutenção do Antigo Regime tornava imperativo silenciar as vozes dissonantes, os autores de propostas heterodoxas, pressupondo tal desiderato o fortalecimento do aparelho de Estado.

O livre-pensamento de Bocage – forjado pela leitura dos enciclopedistas, dos libertinos dos séculos XVII e XVIII e das obras clandestinas que circulavam sub-repticiamente pelos escaninhos da boémia, pelo poeta compulsivamente fruídos – punha em causa o império do dogma, abalava realidades tidas como imutáveis. As malhas apertadas da censura mais do que uma vez o condicionaram ou o dilaceraram liminarmente. O escritor, traquejado pela acção críptica da maçonaria, fez então apelo à distribuição clandestina dos seus escritos, que percorreram o país, como bem notou Diogo Inácio de Pina Manique, intendente-geral da polícia do reino, num ofício dirigido, em 1797, ao juiz do crime do bairro do Andaluz:

«Consta nesta Intendência que Manuel Maria Barbosa du Bocage é o autor de alguns papéis ímpios, sediciosos e críticos que nestes últimos tempos se têm espalhado por esta corte e reino; que é desordenado nos costumes; que não conhece as obrigações da Religião que tem a fortuna de professar e que há muitos anos não satisfaz aos sacramentos, a que obriga o preceito de ir todos os anos buscar os sacramentos da penitência e eucaristia à freguesia onde vive.»

Vigiado pelos “Moscas”, assim se denominavam os agentes da polícia política, a sua detenção era inevitável. Esperava-o na cadeia do Limoeiro o “Segredo”, cela particularmente destinada aos transgressores mais perigosos, onde permaneceu, em estrito isolamento, quarenta e quatro agónicos dias, compelido, devido à exiguidade de espaço, a dormir sentado. Mais tarde, Bocage foi transferido para os cárceres do Santo Ofício, por opção de um sector do poder que, nos bastidores, maquinou a sua libertação, a qual pressupunha que fosse retirado da jurisdição de Pina Manique, cioso guardião do trono e do altar. Em sintonia com o relevante contributo de Cesare Beccaria, exarado na obra *Dos Delitos e das Penas*, seguiu-se uma tentativa de “reeducação”, ministrada, em primeiro lugar, pelos beneditinos e, posteriormente, pelos oratorianos, sediados estes no Convento de Nossa Senhora das Necessidades.

O *Dietário* da Ordem de S. Bento regista a entrada do escritor da seguinte forma:

«A 17 do presente mês de Fevereiro [de 1798] foi mandado para este mosteiro pelo Tribunal do Santo Ofício o célebre poeta Manuel Maria de Barbosa du Bocage, bem conhecido nesta corte pelas suas poesias e não menos pela sua instrução. Tinha sido preso pela Intendência e ele reclamara para o Santo Ofício, onde esteve até ser mandado para este Mosteiro de São Bento».

A leitura deste depoimento permite-nos concluir que a arte de versejar de Bocage e a sua filosofia de vida despertaram inequívoca admiração junto dos seus contemporâneos. Na verdade, quando escreveu «Posteridade, és minha!», Bocage foi premonitório relativamente à relevância que veio a auferir no século XIX e no século XX, tendo-se então transformado num símbolo de liberdade e de luta por uma sociedade mais equânime. Tal estatuto granjeou-lhe sucessivas e frequentes homenagens no domínio das artes plásticas, da literatura, do cinema, do teatro, da música e da publicidade.

A poesia, elemento vital do quotidiano de Bocage

Uma parte substancial da vida de Bocage foi dedicada às musas, que constituíam, enfatizou o poeta, «glória minha e meu recreio».

Na verdade, o ambiente familiar que vivenciou era propício ao cultivo das belas-letas: há notícia de que o pai frequentou outeiros na então vila de Setúbal e de que a tia-avó, Madame du Bocage – por quem sentia particular admiração –, publicou uma epopeia intitulada *La Colombiade*, bem como uma imitação de uma obra de John Milton, *Le Paradis Terrestre*, a qual conheceu, entre 1746 e 1755, quatro edições. A notoriedade desta escritora adquire maior dimensão se considerarmos a sua correspondência com Voltaire, um dos paradigmas do século XVIII.

Bocage aludiu ao seu convívio desde tenra idade com as musas – «Versos balbuciei com a voz da infância». A poesia continuou hegemónica no seu quotidiano, tendo dado à estampa composições líricas e de intervenção social de primeira água. Tal compulsão é visível num excerto do prefácio ao terceiro tomo das *Rimas*, publicado em 1804:

«(...) todos, ou a máxima parte dos que nasceram com a brilhante mania de metrificar, sacrificam os proveitos da vida civil e até as comodidades da existência física.»

Essa efervescência estética manteve-se até ao final dos seus dias. No último ano de vida, Bocage deu aos prelos várias publicações e lapidou sonetos emblemáticos como “Meu ser evaporei na lida insana” e “Já Bocage não sou!... À cova escura”. Das primícias da vida até à morte, a poesia foi por ele ciosamente acalentada: Eros e Tanatos estiveram permanentemente irmanados pela fonte de Hipocrene.

Características da sua poesia

William Beckford, escritor britânico de renome, tinha particular empatia por Portugal. Um dia, encontrando-se em Lisboa, convidou para jantar várias personalidades. Nessa noite, com a percepção e a sensibilidade de um esteta, registou no seu diário a forma como ficou impressionado pela genialidade, singularidade e versatilidade evidenciadas por Bocage:

«Um mancebo pálido, de compleição fraca, de olhar e modos excêntricos, o Sr. Manoel Maria, a mais fora do comum, mas talvez a mais original das criaturas poéticas formadas por Deus. Sucedeu achar-se numa daquelas disposições de espírito, de entusiasmo e de exaltação que, à semelhança do sol no pino do Inverno, brilham quando menos se espera; milhares de ditos agudos, de expansões de alegria zombeteira, de repentes satíricos, disparava-os de chofre, de modo que todos andávamos a tombos com riso; mas, quando começava a recitar algumas das suas composições, nas quais a profundidade de pensamento se mistura com os rasgos mais patéticos, senti-me abalado, comovido. Em verdade, pode dizer-se que este carácter extravagante e versátil possui a verdadeira varinha de condão, com que, a seu bel-prazer, anima ou petrifica.»

A obra de Bocage caracteriza-se igualmente pela sua amplitude: cultivou todos os géneros poéticos da época, entre outros, a ode, o idílio, a canção, a cantata, o canto, a epístola, a poesia sobre mote, o improviso e, principalmente, o soneto, modalidade que, aparentemente, estava em maior sintonia com a forma como versejava. A sua ductilidade conduziu-o à escrita dramática, à epopeia e à tradução de textos originalmente redigidos em francês e em latim. Neste particular domínio, destacam-se as suas versões de poetas latinos (Ovídio e Virgílio), gregos (Alceu, Moscho e Museu), italianos (Tasso e Metastásio), britânicos e franceses (Voltaire, Madame du Bocage, Louis Racine, Delille, Richard Castel, e Jean-Baptiste Rousseau). Devem-se-lhe ainda traduções em prosa de Florian, Le Sage e Louis d'Ussieux.

Considerando que apenas viveu quarenta anos e que publicou somente nos últimos quinze, estamos em presença de um extenso pecúlio.

Lima permanente em busca de apuro formal

Por outro lado, Bocage foi muito crítico no que diz respeito à sua obra. Lima-a recorrentemente, sempre em busca de apuro formal, como provam a existência de múltiplas versões do mesmo poema e os depoimentos de alguns contemporâneos. A forma visceral como sentia a poesia estava igualmente patente no modo fremente como a declamava.

Carácter revolucionário da sua obra

Bocage pertencia à burguesia, classe ascendente que, embora dominasse uma parte apreciável da economia, não tinha acesso a lugares politicamente decisórios, os quais eram destinados exclusivamente à nobreza. Tal estatuto, que colidia, com alguma frequência, com o mérito, era razão para natural descontentamento e revolta. Bocage insurgiu-se diversas vezes contra injustiças gritantes, tendo sido punido, como o próprio confessa no prefácio ao primeiro tomo das *Rimas* – «(...) o amor da verdade, não raras vezes me tem sido funesto».

Acreditando na meritocracia e tendo consciência de que o Antigo Regime a jugulava, o escritor optou por viver no limbo da sociedade. Tal decisão custou-lhe caro: a luta pela sobrevivência, a insegurança e, por vezes, a humilhação, infligida por quem estava resguardado pelo poder, sobretudo os seus rivais da “Academia das Belas Letras”, agremiação literária que metodicamente implodiu. A sua luta pelo pão quotidiano está expressa num soneto autobiográfico, de que apresentamos um excerto:

«De cerúleo gabão, não bem coberto,
Passeia em Santarém chuchado moço,
Mantido às vezes de sucinto almoço,
De ceia casual, jantar incerto;

Dos esburgados peitos quase aberto,
E do que em frase vil chamam *caroço*,
Se o quer, é *vox clamantis in deserto*.»

A natureza do regime, a hierarquia rígida e a miséria forçaram os intelectuais da época a compor versos laudatórios de pessoas politicamente importantes. Bocage não foi excepção. Porém, teve a preocupação de prevenir os seus leitores – tanto nos seus poemas clandestinos, como nos legais – que era exclusivamente a «voz da Dependência» aquela que se fazia ouvir:

«E se entre versos mil de sentimento
Encontrardes alguns, cuja aparência
Indique festival contentamento,

Crede, ó Mortais, que foram com violência
Escritos pela mão do Fingimento,
Cantados pela voz da Dependência.»

Quando o escritor readquiriu a liberdade em 1798, foram-lhe feitas propostas no sentido de o aproximar dos circuitos palacianos. Recusou-as, automarginalizando-se e

criticando, em sintonia com o livre-pensamento da época, os valores serôdios que enformavam a sociedade. Com efeito, disseminou por toda a cidade de Lisboa versos incendiários, designadamente dois hinos à liberdade, um manifesto iluminista, um manifesto feminista e sonetos que, de alguma forma, contribuíram para configurar a mentalidade dos revolucionários de Agosto de 1820 e de 1910, responsáveis, respectivamente, pela implantação do Liberalismo e da República em Portugal. Referimo-nos nomeadamente à “Epístola a Marília”, vulgarmente conhecida por “Pavorosa ilusão da Eternidade”, às “Cartas de Olinda e Alzira” e aos sonetos “Liberdade, onde estás? Quem te demora?” e “Liberdade querida e suspirada”. De extrema relevância é a sua poesia erótica, cantando o corpo numa época que o obliterava, pugnando contra o preconceito e o obscurantismo:

«Não há para os cristãos um Deus difrente
Do que os gentios têm, e os muçulmanos;
Dogmas de bonzos são condignos filhos
Da fraude vil, da estúpida ignorância,
Da opressora política produtos.
O que a Razão desnega, não existe.
Se existe um Deus, a Natureza o of’rece:
Tudo o que é contra ela, é ofendê-lo.
A sólida moral não necessita
De apoios vãos: seu trono assenta em bases
Que firmam a Razão e a Natureza.»

Autenticidade e originalidade são igualmente dois atributos que a poesia de Bocage encerra. Observa António Gedeão que o escritor tocou todas as notas do sofrimento:

«Não deve haver em toda a literatura portuguesa um feixe de nervos mais vibrátil, uma carne mais magoada e aflita, uma respiração mais febril do que a do pobre Manuel Maria.»

Bocage poetou de forma peculiar, só aparentemente contraditória. Com efeito, sendo apologista do Iluminismo, reflectiu nos seus escritos a racionalidade, a ordem e a clareza próprias da cultura greco-latina, que constituía, segundo os filósofos de então, um paradigma civilizacional; por outro lado, antecipou o Romantismo, afirmando o «eu», valorizando a individualidade, trazendo a poesia para a rua, assumindo o domínio avassalador das paixões. Tal ambivalência, à qual se alia uma metrificação rigorosa, uma depuração estética notável e o universalismo, torna-o singular no panorama da literatura não só portuguesa como europeia.

Estamos em presença de um poeta seminal que foi simultaneamente um arauto do porvir.

IN MEMORIAM
DR. JOSÉ DE VASCONCELLOS E MENEZES
E
PROF. DOUTOR JUSTINO MENDES DE ALMEIDA

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 28 de Junho

Senhores Académicos e Senhores Convidados

O Senhor Dr. José de Vasconcellos e Menezes, foi um notável médico naval e académico emérito desta academia, integrando a Classe de História Marítima desde 1984.

Em Assembleia de Académicos de 16 de fevereiro de 2016 foi proposto pelo Académico Joaquim dos Santos Félix António que este médico e notável investigador fosse objeto de uma homenagem pela Academia de Marinha, o que foi prontamente aceite.

Esta não será, no entanto, a primeira vez em que o nome de Vasconcellos e Menezes é referido em sessões da Academia de Marinha. Em 2 de outubro de 1997, já lá vão quase vinte anos, em sessão solene, comemorativa do Bicentenário do Hospital de Marinha, merece uma referência especial, quer pelo então Presidente, quer por um dos oradores convidados, Almirante Félix António, estando presente a sua viúva, Senhora Dr.^a Lina Vasconcellos e Menezes.

Foi então dito pelo Almirante Rogério de Oliveira: *“o Dr. José de Vasconcellos e Menezes dedicou-se, como ninguém, à investigação e estudo da História da Medicina na Armada, e até transcendeu a área da Medicina para abranger outros campos da História Marítima, onde se revelou também um verdadeiro mestre. Deixou uma obra historiográfica profusa e profunda, que se cifra em vários livros e outros trabalhos publicados, alguns editados pela Academia de Marinha. Trabalhos em que pôs, como era seu timbre, aguda observação, notável rigor e inexcedível probidade, o que os torna inestimáveis fontes de consulta e de subsídio para a elaboração da História da Marinha, na área da saúde naval”*.

O Senhor Professor Justino Mendes de Almeida, também académico emérito desta academia, integrando a Classe de História Marítima desde 1996, foi um investigador e um universitário notável.

Por iniciativa do nosso académico João Abel da Fonseca foi apresentado ao Conselho Académico uma proposta no sentido de a Academia de Marinha homenagear o referido académico.

Em homenagem recente promovida pela Cooperativa de Ensino Universitário e pela Universidade Autónoma de Lisboa de que foi o seu primeiro Reitor foi apresentado

como humanista, cultor de Camões insaciável bibliófilo e ainda bibliógrafo, sempre dedicado ao ensino, à educação, à investigação e à cultura.

É hábito recorrente a nível nacional esquecermo-nos de homenagear em vida quem tanto fez por ter tal merecimento. Infelizmente só o vemos acontecer, a maioria das vezes, quando a doença é por demais evidente ou quando o tempo já passou. Assim sucedeu mais uma vez.

Para esta homenagem, convidou a Academia de Marinha o Dr. Rui Manuel Rodrigues de Abreu, nosso académico, para nos falar do Dr. José de Vasconcellos e Menezes e os Senhores Dr. João Abel da Fonseca nosso académico e o Senhor Professor Artur Anselmo, Presidente da Academia de Ciências, para nos falar do Professor Justino Mendes de Almeida, oradores estes cuja admiração e consideração pelos homenageados é indiscutível.

É pois tempo de lhes dar a palavra.

IN MEMORIAM
DR. JOSÉ DE VASCONCELLOS E MENEZES

Comunicação apresentada pelo académico
Rui Rodrigues de Abreu, em 28 de junho

Compete-me, nesta homenagem que hoje prestamos a dois insígnis eméritos desta academia abordar o percurso do Dr. José Vasconcelos e Menezes.

Faço-o com um misto de sentimentos.

O respeito por um colega mais velho e um oficial MN mais antigo, o primeiro da minha classe a merecer a honra de ser académico.

A admiração e consideração pelo autor de uma obra de relevante valor histórico.

A saudade que, não obstante o fosso geracional que nos separava, tenho por quem na última década da sua vida foi um amigo e como tal me tratou.

Permita-me Sr. Presidente, com algum abuso da liberdade académica, começar por narrar o meu primeiro encontro com o então Cap. Frag. MN Vasconcelos e Menezes.

Em Abril de 1971, tendo a minha carreira naval tido início há pouco mais de 48h, colocado na Escola Naval em período de instrução, coube ao Dr. Vasconcelos e Menezes o papel de nos dar, a mim e ao meu camarada, os rudimentos do nosso futuro papel como médicos navais.

Tal decorria com grande informalidade, numa das mesas do bar, à volta dos cafés que o Dr. gentilmente nos oferecia.

O Dr. Vasconcelos e Menezes era um bom comunicador, discorrendo sobre matérias com grande facilidade, prendendo-nos a atenção, aberto ao diálogo, esclarecendo dúvidas, aflorando os pontos mais pertinentes.

Num dos dias, abordou a nossa próxima e previsível comissão de embarque, como era o dia-a-dia do médico a bordo, procedimentos burocráticos indispensáveis, responsabilidade sanitária pela guarnição, não escondendo o entusiasmo e alguma nostalgia sobre os seus passados embarques.

Estando os dois instruendos a frequentar o 2º ano do Internato Geral da carreira hospitalar e contando com o exame final previsto para NOV/DEZ, tive a ideia peregrina num dos intervalos de tão entusiasmada exposição do nosso historiador, de ariscar o comentário de que não estaríamos muito interessados num imediato embarque, esperando que o mesmo pudesse ser protelado para nos permitir a conclusão do internato.

O Dr. Vasconcelos e Menezes, olhou para nós, e após curta pausa e em tom carregado de ironia retorquiu:

“O quê? Vocês vieram para a Marinha e não querem embarcar? Então deviam ter concorrido para a Guarda Republicana!!”

O peso dos galões e a idade do Sr. Dr., não obstante a mordacidade da frase e a mossa na minha autoestima, fez-me optar de Conrrado o prudente silêncio, e como réplica ficar-me por um sorriso bastante amarelado...

Ficou o assunto por ali. Passado pouco tempo o Dr. Vasconcelos e Menezes deu por encerrado o dia com a sua já tradicional frase: “Bem por hoje ficamos por aqui”

No regresso a casa, continuei cheio de azia a digerir aquela da Guarda Republicana! Proveniente de uma Universidade politizada, com a memória vívida da crise de 1969, GNR e PSP eram para mim forças policiais repressivas. Concorrer ao Exército ou à força Aérea, vá que não vá. Agora Guarda Republicana!

Graça pesada, depreciativa, atentatória da alta conta em que todos nos temos aos 26 anos.

A vida continuou e o assunto lá foi arrumado nos escaninhos da memória.

Eis que 45 anos passados a GNR volta à história.

Passo a esclarecer:

José Freire de Vasconcelos e Menezes, nascido em 28 de junho de 1916 na freguesia de S. Sebastião da Pedreira desta cidade de Lisboa, em 1 de março de 1937, então estudante do 2º ano de Medicina, assenta praça no Exército, sendo colocado na 3ª Companhia de Saúde. Passa a soldado cadete em 7 de agosto do mesmo ano. Enviado para a Escola Prática de Cavalaria, termina o curso com 16 valores.

Promovido a aspirante em novembro de 1938, passa por vários Regimentos de Cavalaria como instrutor.

Só podemos especular sobre a motivação. No país vizinho decorria uma guerra civil caracterizada pela barbárie inaudita de ambos os contendores, onde se ensaiavam táticas e armamentos que elevados a extrema potência provocariam a hecatombe da 2ª Guerra Mundial. Na nota de assentamentos do Exército nas referências identitárias do alistado, está registado que o pai do soldado e estudante de Medicina - Manuel Vasconcelos e Menezes, já havia falecido.

Entretanto Aspirante de Cavalaria, vai continuando a frequentar a Faculdade, concluindo a sua Licenciatura em Medicina e Cirurgia em 26 de junho de 1941, inscrevendo-se posteriormente na Ordem dos Médicos, recebendo a Cédula Profissional nº 5094.

Promovido a Tenente Miliciano nos princípios de 1942, transita em 6 de maio desse ano para a GNR, onde ficará a prestar serviço até 14 de novembro de 1944.

É abatido aos quadros do Exército em 4 de dezembro de 1944, data em que concorre para a Classe de Médicos Navais, ficando em primeiro lugar no concurso, e nesse mesmo dia promovido (o termo é discutível) a Guarda Marinha MN, passando a 2ª Tem em 1 de dezembro de 1945.

Afinal a tal referência a Guarda Republicana não terá sido depreciativa! Apenas indicativa de um percurso de vida!

Presume-se que sendo médico há mais de três anos, o Ten. de Cavalaria da Guarda, acumularia com o exercício de medicina, cuidando da sua diferenciação, já que em 1942 conclui com aproveitamento o “Curso de Higiene e Sanidade Básica” que frequentou no Instituto Superior de Higiene Dr. Ricardo Jorge.

Outro pormenor curioso na biografia de quem aqui evocamos: presta as provas de acesso e entrou para a classe de Médicos Navais dois dias depois de se casar com D. Maria Idalina Vieira de Almeida Álvares de Carvalho!

Entre 1945 e 1955, fez várias comissões de embarque, a primeira das quais no “Gonçalo Velho” a cuja guarnição pertence ente fevereiro de 45 e outubro de 47, com longa permanência no Oriente.

Passa pelos destroyers “Lima” e “Douro”, pelo “Afonso de Albuquerque”, pelo “João de Lisboa”, sendo a última em setembro e novembro de 1955 na “Nuno Tristão”. Nos intervalos está colocado em várias unidades em terra, entre as quais a Escola de Mecânicos.

Em 21 de Julho de 1958 é nomeado médico adjunto do Serviço de Estomatologia do Hospital da Marinha.

Conforme os registos do seu processo individual da Ordem dos Médicos, iniciara a sua especialização em 1952, sendo admitido no quadro da Especialidade da Ordem, em 11 de setembro de 1959.

Entre 10 de novembro de 1955 e 19 de julho de 1964, está colocado no H. M. Cap. Ten desde 30 de setembro de 1963, parte em 27 de julho de 64 para Angola, onde chefia o S. Saúde do C. Naval de Angola até 11 de janeiro de 1966.

Regressado ao Hospital, é promovido a Cap. Frag. e em 30 outubro de 1969 chefia o S. de Estomatologia até janeiro de 1970.

Transita então para a Chefia do S. de Saúde da EN, onde permanece até janeiro de 1973.

De volta ao HM, cinco meses depois é colocado à frente de uma das Repartições do D.S. S. Naval.

Promovido a C.M Guerra em 14 de novembro de 1973, pede para passar à Reserva ficando na efetividade de serviço. Deferido o pedido fica na D.S.S. até à Reforma.

É neste período que decorre o seu labor mais profundo como investigador e divulgador da História da Medicina e da História da Marinha.

Quem dos presentes não se lembrará, como eu, de o ver sentado na secretária rodeado de volumes das “Décadas”, do Castanheda, do Gaspar Corrêa, do “Esmeraldo de situ Orbis” e de tantos outros clássicos dos nossos séculos de ouro, de mistura com obras de contemporâneos, versando o assunto que mais o interessava.

E num mundo ainda pouco informatizado o Dr. Vasconcelos e Menezes, escrevia, escrevia.

E publicava.

Entre 1978 e 1979, ao longo dos vários números da “Revista da Armada”, publicará “O Homem e a Arte de Curar”, abregé de História da Medicina destinado a um público com conhecimentos mais superficiais sobre a matéria.

Já na “Revista Portuguesa de Medicina Militar” o teor dos assuntos destinava-se a leitores mais informados e como tal evidenciavam um maior cuidado na pesquisa, no rigor e profundidade:

“O Hospital da Marinha” Vol. 28, nº 314-1981

“A Medicina em Portugal- Um pouco da sua História” -Vol. 29. nº 4-1981

“Os Hospitais Reais de Fronteira na Guerra da Restauração” -Vol. 30, nº 3 1982

“As Armadas Portuguesas- Enfermarias Improvisadas no Além-Mar” - Vol. 30, nº 1-1982

São textos de grande erudição, bem documentados, indicativos de um trabalho de pesquisa rigoroso, cimentados em fontes credíveis.

Perante a obra já publicada, o seu mérito é reconhecido dentro e fora da Marinha, e esta Academia elege-o como membro correspondente da Secção de Artes, Letras e Ciências em 25 de janeiro de 1984.

Data desse mesmo ano um artigo de 34 paginas do Vol. 114- Abril/ Junho do “Anais do Clube Militar Naval” Intitulado: “Hospital de Marinha”.

Dividido em duas partes: a primeira sobre a assistência à gente do mar e à gente de Guerra das Armadas do Séc. XV a XVIII.

A segunda sobre os primeiros anos do Hospital Real da Marinha.

Artigo obrigatoriamente citado, sempre que posteriormente se escreveu sobre esta temática.

Já Académico profere nesta instituição várias comunicações, felizmente todas editadas pela Academia.

Em 23 de Janeiro de 1985: “Medidas Sanitárias no tempo de D. Afonso V e de D. João II.

Em 25 outubro de 1986” Almirante- o Termo e o Significado”.

Em 20 de Maio de 1987” Apoio Sanitário da Nossa Marinha de Outrora”.

Datam respetivamente de 1987, 1989 e 1993 as primeiras edições da trilogia “Armadas Portuguesas” Opus Magnum do académico que hoje evocamos, obras de síntese dos seus interesses maiores e indispensável consulta a qualquer estudioso das matérias nelas versadas.

“Apoio Sanitário na Época dos Descobrimentos”

“Os Marinheiros e o Almirantado”

“Hospitais no Além -Mar. Época dos Descobrimentos”

Membro efetivo da classe de Artes, Letras e Ciências desde 1988, transita, naturalmente, para a classe de História Marítima em 1990, passando a emérito em 5 de maio de 1992.

Personalidade multifacetada, para além da sua obra escrita, desenhava e pintava, sendo autor de duas medalhas com edição limitada: uma para o “Grupo de Visitadores do SAF da CV Portuguesa do Hospital da Marinha”, outra comemorativa da “Academia Real dos Guardas Marinhas. 1796.Escola Naval 1845”

Retomei o convívio com o Dr. Vasconcelos e Menezes nos finais dos anos 80, quando em conversa na D.S.S., se apercebeu do meu interesse pela História da Saúde Naval.

Nos seus volumes das “Armadas” escreveu a singela dedicatória “Ao Rui Abreu com um abraço amigo”.

Acompanhei e varias vezes o visitei quando em 1991 adoeceu com alguma gravidade e foi internado, dada a natureza da patologia, num SUC dum Hospital do Exército, 54 anos depois de neste ramo ter assentado praça...

Veio a falecer em 14 de fevereiro de 1994 no Hospital de Santa Cruz, em Carnaxide.

Não tomei conhecimento a tempo...

A Academia prestou homenagem. Com algum atraso notícia na “Revista da Armada”.

Não há registo necrológico nos Anais do CMN.

De novo peço autorização ao Sr. Presidente para terminar com outra nota pessoal relacionada com o Dr. Vasconcelos e Menezes.

Em março ou abril de 1995, um outro ilustre académico, felizmente ainda presente entre nós, contactou-me telefonicamente. Conhecia o seu prestígio e renome mundial como especialista na área dos instrumentos náuticos. Já tinha lido um dos seus livros, mas sem qualquer intimidade pessoal.

O assunto era o seguinte: em dezembro desse ano, organizado pelo “Institut Catholique de Paris” - da Companhia de Jesus, teria lugar nesta cidade um colóquio internacional sobre o tema “L`Home, La Mer e La Santé”.

Um dos organizadores, tendo encontrado o Sr. Comandante, noutra conferência internacional recente, lamentara a ausência de qualquer comunicação de um português, considerando que a lacuna teria que ser preenchida, dada a relevância histórica dos portugueses nas Descobertas e como tal solicitaria os bons ofícios do Comandante para obter tal desiderato.

E o Sr. Comandante solicitou a minha colaboração.

Muito atrapalhado, lá fui dizendo que era um diletante no assunto, a responsabilidade, que deveria haver alguém mais habilitado na Academia, que assim, que assado.

Mas o Comandante insistia, que o meu nome lhe fora indicado por pessoa em quem tinha inteira confiança e que como tal seria com certeza capaz, e argumentava e insistia.

O respeito pela personalidade que me telefonava e o peso de quem me recomendara, levaram-me a aceitar.

Valeu-me a obra disponível do Dr. Vasconcelos e Menezes, nomeadamente o Volume I das Armadas que passou a preencher todo o tempo disponível fora da minha atividade clínica diária.

Depois de vários serões e não poucas insónias lá fiz o melhor que pude.

Passei a trocar telefonemas com o meu interlocutor parisiense. Sugeria que o texto fosse em francês.

Patrioticamente lá fui dizendo que o meu francês era escolar e não literário e que não faltariam no Instituto ou na Companhia, jesuítas portugueses capazes de uma boa tradução.

Intitulei a comunicação “Apoio Sanitário nas Armadas Portugueses da Carreira da Índia- Séc. XVI”.

E naturalmente em subtítulo: “In Memoriam José Vasconcelos e Menezes”

O texto foi enviado e acusada a sua receção.

Seguiu-se um silêncio de dois anos.

Em 1997, recebi em casa um livro, onde todas as comunicações vinham publicadas. Na sua grande maioria em francês. Exceção: a minha em português, duas em inglês e uma em alemão.

E só nas Conclusões – da autoria de um eminente catedrático jubilado da Sorbonne IV, verifiquei que havia sido lido, apreciado e merecia algumas referências elogiosas.

Que nessa altura, como hoje, reendereço à memória do Dr. Vasconcelos e Menezes, a quem naturalmente eram devidas

JUSTINO MENDES DE ALMEIDA E A ACADEMIA DE MARINHA – UM «MAREANTE» DA CORDURA, DA COMPOSTURA E DA INTELIGÊNCIA. *IN MEMORIAM*

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, em 28 de junho

No dia 16 de Outubro de 1996, o então Presidente da Academia de Marinha, Contra-almirante Rogério d'Oliveira, assinou uma Proposta para a eleição de novos membros, que preencheu, de seu punho, e à mesma fez juntar o respectivo Fundamento, com o nome de Justino Mendes de Almeida – Membro Efectivo da Classe de História Marítima.

Consultando a pasta respectiva, no Arquivo Histórico Académico, destacamos, dos vários considerandos, os seguintes: “[...] *A sua produção literária sobre História é vasta e muitos dos seus trabalhos referem-se à História Marítima e assuntos relativos à Expansão Ultramarina; É um admirador e amigo da Academia de Marinha; As suas qualificações, a sua carreira universitária e a sua estatura intelectual conferem-lhe condições excepcionais para admissão como membro efectivo.*

Pelo exposto proponho a eleição do Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida para membro efectivo, ao abrigo do N.º 2 do art.º 8.º do Estatuto da Academia de Marinha”.

Na sequência da supracitada Proposta, a eleição concretizou-se na Assembleia dos Académicos de 14 de Novembro daquele ano de 1996 e, disso informado, o beneficiário dessa dignidade, por Ofício datado de 26 do mesmo mês, a ele respondeu no subsequente dia 30, manifestando ao Presidente da Academia a sua grande alegria, a que acrescentou, e passamos a citar: “[...] *é honra que eu não merecia, mas tudo farei por corresponder à confiança em mim depositada*”.

Mutatis mutandi, em Março de 2001, vinha agora Rogério d'Oliveira propor a elevação, por distinção, de Justino Mendes de Almeida a Membro Emérito, escrevendo no respectivo Fundamento, o que sublinhamos: “[...] *é uma figura notável a nível nacional e internacional de grande estatura intelectual, cívica e moral [...] um verdadeiro príncipe das letras, a sua acção no campo do ensino e da cultura tem sido a todos os títulos verdadeiramente excepcional [...]*.

Sendo um dos mais conceituados camonianos, a sua propensão para estudos do mar é notória. Ainda que a sua antiguidade na Academia de Marinha não seja grande, a sua participação nas actividades tem sido considerável, respondendo prontamente às solicitações da Instituição.

Pelo seu longo e rico currículo, pelo seu incontestável prestígio e pela dedicação à Academia de Marinha, a que tem prestado significativo contributo, é digno de distinção”.

A Assembleia dos Académicos, de 10 de Maio daquele ano de 2001, veio a consagrar a elevação proposta e disso dá fé a respectiva Acta, bem como o Ofício endereçado ao Académico, datado de 17 daquele mês, a que responderia em 4 de Junho seguinte, agradecendo: “[...] *É uma distinção que eu não merecia e que fico a dever a V. Ex.^a. e à Assembleia dos Académicos. A todos exprimo o meu reconhecimento, com a afirmação de que farei o que em mim caiba para cumprir as obrigações inerentes a tão alta dignidade*”.

Descritos os dois episódios exemplares, detenhamo-nos agora no *cursus honorum* do ilustre Académico. Para além duma significativa assiduidade às diversas sessões académicas, a que sempre emprestou o brilho da sua eloquência e do seu muito saber, ora apresentando comunicações nas mesmas e nos Simpósios de História Marítima, ora nos subsequentes períodos de debate, com judiciosos comentários e pertinentes dúvidas, Justino Mendes de Almeida constituiu-se ainda no decano dos membros dos sucessivos Júris dos Prémios *Almirante Sarmento Rodrigues* e *Almirante Teixeira da Mota*, que integrou, sem hiato, durante 15 anos, já em representação da Academia Portuguesa da História, já na da Academia das Ciências de Lisboa.

Impõe-se referir, ainda, alguns dos seus trabalhos mais importantes apresentados à Academia de Marinha, oportunamente publicados em Separata, nas *Memórias* e nas *Actas* de quatro Simpósios de História Marítima, a saber:

1. “A Contribuição da Marinha para os Estudos Camonianos”, em 22 de Abril de 1997;
2. “A Marinha e a História de Portugal”, em 18 de Novembro de 1997;
3. “A Armada de 1553”, em 22 de Outubro de 1998;
4. “A Língua Portuguesa no Brasil, depois de Cabral”, em 27 de Outubro de 2000;
5. “Fernão de Magalhães, português no feito, mas não na lealdade”, em 24 de Outubro de 2001 e
6. “Martim Afonso de Sousa e Garcia de Orta”, em 24 de Outubro de 2007.

Não é o momento para nos alongarmos, tecendo considerações evidenciadoras do valor da Obra do homenageado no seio da Academia de Marinha, contudo, passaremos em revista o seu trabalho “A Contribuição da Marinha para os Estudos Camonianos”. Nele elenca o contributo de vários oficiais da Armada para o estudo da Obra do imortal vate, com sugestivos exemplos da sua bibliografia, não se furtando a especificar os que distingue.

Começa por referir a figura do «primeiro bibliotecário da biblioteca da Marinha, D. Gastão Fausto da Câmara Coutinho, além de oficial distinto, foi também fervoroso humanista, e até bom tradutor do poeta latino Horácio». Atravessa, de seguida, o Atlântico para encontrar um ensaio –, *Camões, Poeta do Mar*, do então capitão-tenente da Armada brasileira, Dr. Olavo Dantas, que se viria a reformar no posto de vice-almirante,

para nos dar a conhecer um seu comentário nele inserto: «Para mim que sou marinheiro, o que mais me fascina em Camões são as vozes do mar que ressoam por todo o seu poema». Refere o facto da palavra *mar* ser a quarta mais usada n' *Os Lusíadas* – 215 vezes, segundo o cômputo do reputado linguista e etimólogo brasileiro António Gerardo da Cunha. Não esquece a empresa que adorna o brasão de armas da Academia de Marinha, aquele verso 7.º da 30.ª oitava do canto VII d' *Os Lusíadas*: “*Por mares nunca de outro lenho arados*”.

«Eu adivinho com que profunda emoção aquele que viveu a vida do mar lerá, entre tantas outras, as estâncias que se seguem ao episódio dos *Doze de Inglaterra*, quando tremenda tempestade se desencadeia. As palavras que então se ouvem da boca dos mareantes só por quem viveu tais situações podiam ser inteiramente entendidas», passando a ler os decassílabos principais do canto VI, 70-84. «São exemplos como este que retiram a razão aos que ainda hoje defendem o desterro ou exílio de Camões no Oriente, quando o Poeta, tendo já delineado e porventura redigido parte ou partes d' *Os Lusíadas*, se oferece para servir na Índia, e segue voluntário para viver por si a aventura dos navegadores», prossegue lendo a estância 79 do canto VII:

***Olhai que há tanto tempo que, cantando
O vosso Tejo e os vossos Lusitanos,
A Fortuna me traz peregrinando,
Novos trabalhos vendo e novos danos:
Agora o mar, agora experimentando
Os perigos mavórcios inumanos,
Qual Cánace, que à morte se condena,
Nua mão sempre a espada e noutra a pena.***

Depois de muitos outros exemplos, a corroborarem as suas interpretações, quantas vezes discordando de outros camonistas, Justino Mendes de Almeida avança para a lista de conhecidos oficiais da Armada, referindo e comentando, um por um, os seus contributos: Vicente Maria de Almeida d'Eça; Wenceslau de Moraes; Henrique Lopes de Mendonça; Gago Coutinho; Sacadura Cabral; Abel Fontoura da Costa e Avelino Teixeira da Mota. Não esquece Sarmiento Rodrigues, no seu artigo *Poema do Mar e da Pátria*, nem «Eugénio da Silva Gameiro, autor do guião que, no Planetário Calouste Gulbenkian nos dá a conhecer, de forma prodigiosa e inteligente, a viagem do Gama, pela observação dos astros».

Elenca, ainda, os nomes de Braz d'Oliveira, Baldaque da Silva, Moura Brás, Quirino da Fonseca, Fraga de Azevedo e Sousa Leitão, não deixando de incluir, os nomes de Luís de Albuquerque, um dos primeiros 10 membros do embrionário Grupo de Estudos de História Marítima, bem como Adriano Moreira, com o seu exemplar estudo *O Manifesto d'Os Lusíadas*, qual pressentimento, seguramente bem fundado, de que a Marinha

Portuguesa o viria a considerar, um dia, como um dos seus. Quando na assistência, porventura, alguém já se prepararia para apontar uma falha grave, o nosso homenageado disse: «Poderia alguém estranhar se eu não fizesse uma referência, ainda que fugaz, ao guarda-marinha Manuel Maria Barbosa du Bocage, por muitos considerado o maior génio poético da Pátria depois de Camões». Lendo, de seguida, o conhecido soneto que o vate sadino dedica ao imortal poeta, vem a concluir: «Assim, na Academia de Marinha, falar de Camões sem recordar Bocage, parece falta indesculpável».

Não há palavras para adjectivar a produção de um «Príncipe das Letras» – a simples consideração do relevo, encerra nele tudo o que poderia ser dito. Acrescentaremos tão-só uma evidência, atributo desejável, quicá exigível, como ouvimos apontar, muitas vezes, Jorge Borges de Macedo: “[...] *esperam-se boas sínteses ou novas análises e, se possível, a novidade que a permanente investigação deve trazer à comunidade académica*” – disse foi sempre exemplo a produção de Justino Mendes de Almeida, por certo acolhido a uma ética camoniana em que Hernâni Cidade, também Membro da Academia de Marinha, via a precisão no compromisso aos vários estilos a que Camões entregou o seu engenho e arte.

Por ocasião da V Sessão Cultural Conjunta entre o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica e a Academia de Marinha, que decorreu na Ericeira, no dia 30 de Maio de 2009, entenderam as duas Instituições, pela mão dos respectivos Presidentes, homenagear Justino Mendes de Almeida, no preciso dia em que se celebrava o seu octogésimo quinto Aniversário Natalício.

O Almirante Nuno Vieira Matias ofereceu uma ‘cresta’ com dedicatória, e o Doutor José Viegas Freitas, um livro. No final do almoço-convívio, integrado no evento, coube-nos a honrosa e grata incumbência de proferir algumas palavras de Elogio ao Aniversariante, em que salientámos, como timbre da sua personalidade, a marca distintiva duma presença que sempre foi de estímulo, de apoio e de incentivo aos mais jovens – um saber partilhar, um saber dar a mão e um saber reconhecer o trabalho dos outros.

A terminarmos, ainda nos recordamos de ter sublinhado umas outras características, que em tempos lemos terem sido consideradas por Pedro Calmon, quando assumiu a Presidência da Academia Brasileira de Letras, no já longínquo ano de 1945, como atributos desejáveis de um Académico – que tivesse cordura, compostura e inteligência, a par de curiosidade e capacidade de admiração pelo trabalho dos Confrades.

Confessamos que de imediato nos veio à cabeça o nome de Justino Mendes de Almeida, como o exemplo de um «mareante» da cordura, da compostura e da inteligência, de quem todos fomos testemunhas e permanecemos, saudosamente, seus vassalos devedores.

Quid multa?

PARA UM RETRATO CIENTÍFICO DE JUSTINO MENDES DE ALMEIDA

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor
Artur Anselmo, em 28 de junho

Licenciado em Filologia Clássica pela Universidade de Coimbra, em 1949, Justino Mendes de Almeida doutorou-se em 1957, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, com uma tese intitulada *As informações linguísticas de Suetónio*. Impressa dois anos depois, trata-se, indiscutivelmente, de uma pedra branca nos estudos clássicos realizados em Portugal em torno da língua latina da época imperial (séculos I e II). Trabalho modelar, revelação de um grande filólogo em domínios tão especializados como a semântica, a estilística, a lexicologia e a etimologia greco-latinas, estuda minuciosamente o texto de Suetónio nos retratos de Júlio César, Octávio Augusto, Tibério, Calígula, Cláudio, Nero, Galba, Otão, Vitélio, Vespasiano, Tito e Domiciano. Como se sabe, Suetónio tornou-se famoso pelo escrupulo e honestidade desses retratos, os quais transcendem largamente o quadro da história pública tradicional, à maneira de Tácito, para se revelarem uma espécie de história secreta dos Césares. Ora, usando da melhor forma as armas do Método Filológico (de saudosa memória...), podemos dizer que Justino Mendes de Almeida escreveu, com mão de mestre, uma notabilíssima exegese semântica de termos linguísticos ainda hoje envoltos em mistério. Citarei alguns, a título de exemplo: *Augustus, Keisar* e seus derivados, *Capua, domus, ad gallinas, nomen gentile, insula, gens Iulia, imperator, Iulos, ad kalendas graecas, hoc age!, libertinus, markianus, matius, milites, morus, orbis, parrikida, Patavio iter facere, posterus, puella, quirites, sceleratus, spelunca, sporta, Vlixes stolatus*.

Creio que os estudos linguísticos à volta da obra de Suetónio contribuíram fortemente para desenvolver no seu espírito atracção pela epigrafia latina. Neste domínio, cada vez mais desértico nos dias que correm, os trabalhos de Justino Mendes de Almeida (na sua maior parte em colaboração com o arqueólogo Fernando Bandeira Ferreira) estão arquivados numa revista científica de grande prestígio, editada pela Sociedade Martins Sarmiento, de que Justino foi um dos animadores constantes. Refiro-me à *Revista de Guimarães*, publicação quase centenária que é também um dos títulos de honra da Cultura Portuguesa. Estudar epigrafia latina, para mestre Justino, era entrar no campo de batalha onde terçavam armas os melhores classicistas, aqueles para os quais as subtilezas da civilização greco-latina não guardam segredos, excepto – e isso sucede com frequência – quando se lhes deparam inscrições e pictogramas que nunca ninguém viu nem decifrou.

Na Academia das Ciências, a paixão da epigrafia nasce com Frei Manuel do Cenáculo, no século XVIII, prolonga-se até Leite de Vasconcelos e chega até nós com Justino Mendes de Almeida. Mas ninguém se iluda: como ele próprio afirmou várias vezes, os estudos epigráficos entraram em agonia quando começou a declinar o ensino do latim, ausente dos programas escolares nos últimos anos e hoje reduzido a parente pobre dos cursos universitários de Letras.

Foi o trabalho-de-campo na epigrafia latina que esteve na origem do seu interesse pela onomástica grega, e este, por sua vez, no interesse pelo mito da fundação de Lisboa por Ulisses. O assunto é curioso porque parte da descoberta, na cerca da nossa Academia, de uma inscrição latina (logo transferida para o actual Museu Arqueológico de Lisboa) onde Leite Vasconcelos leu os antropónimos *Telémaco* (nome do filho de *Ulisses*) e *Nemésio* (nome proveniente de Némesis, deusa do pudor e da justiça distributiva). Ora, Justino Mendes de Almeida, ao fazer um levantamento exaustivo da onomástica de origem grega em inscrições encontradas em Lisboa, no Alentejo, no Algarve, em Coimbra e até no Minho, pôde fornecer bases sólidas à comprovada influência grega na Península Ibérica, desde o século VII ao século IV a.C. Não reforçou o mito, mas confirmou um dado histórico irrefutável.

Outro constante do pensamento Justino Mendes de Almeida foi a defesa de um humanismo clássico de todos os tempos, tão apto a interrogar e valorizar os textos de Homero ou de Plutarco como a interpretar Cícero, Suetónio, Tácito, Virgílio, Horácio, Ovídio, Lucrécio, Avieno, Pompónio Mela ou até Clenardo. Todos estes autores moraram à cabeceira do nosso mestre: sobre eles escreveu, sobre eles meditou, sobre eles se debruçou com respeito e veneração. Quanto a Homero, Virgílio e Horácio, é fácil compreender que as investigações em torno de Luís de Camões, que constituem o núcleo central da obra ensaística de Justino Mendes de Almeida, nunca teriam alcançado a projecção internacional que justamente as premiou se o autor não desse provas magníficas do conhecimento dos autores clássicos cujos *topoi* percorrem o intertexto camoniano. Mas, como ensina uma vez mais o Método Filológico, o suporte de qualquer contribuição inovadora nos estudos camonianos tem de acatar três princípios fundamentais: o respeito sagrado do documento autenticador; o conhecimento da época em que foi produzido; e o cotejo com fontes sincrónicas complementares.

Defensor intransigente destes princípios, Justino Mendes de Almeida esquadriñhou documentos camonianos que outros haviam revelado (dois deles, citados por Faria e Sousa, ninguém mais os viu até hoje), pesou e repesou argumentos a favor e argumentos contra certos passos da vida de Camões (como a sua passagem por Macau), mas guardou invariavelmente uma posição de prudência, mesmo quando a força da traição parecia fazer pender a balança para um dos lados. Boa prova da sua honestidade intelectual está na homenagem que presta à imensa cultura de Faria e Sousa, apesar das restrições que lhe fizeram alguns camonistas até 1972, ano das reedições dos seus comentários, com esclarecedores prefácios de Jorge de Sena.

Ao reler os *Estudos Camonianos*, que Justino Mendes de Almeida deu ao prelo em 1993, mais tarde ampliados por aqueles que figuram nas *Páginas de Cultura Portuguesa*, publicadas em 1999, sentimos claramente que no seu espírito pairou sempre um desejo nunca concretizado: o da elaboração de uma crítica d'*Os Lusíadas*. Esta preocupação foi crescendo à medida que, em horas infundas de convívio com o poema épico, o saudoso camonista (ou camonólogo, como ele preferia) ia chegando à conclusão de não haver uma única estância que pudesse considerar-se genuína em termos de restituição textual. Pensava ele que a edição *Ee* de 1572 (a que tem no rosto o pelicano voltado para a esquerda do observador), sendo um bom ponto de partido para o trabalho do editor crítico, não oferecia confiança em muitos pontos; que alguns erros dessa 1ª edição estão corrigidos (não se sabe se pelo próprio Camões) na tradução castelhana do poema, saída em 1580. Não contestando que se atualizasse a ortografia quinhentista – até porque, nesse tempo, cada um escrevia como lhe apetecia –, mestre Justino repetidamente chamou a atenção para aspectos fonéticos que se chocam com a ortografia, a pronúncia e a própria acentuação silábica de hoje.

Outra prevenção imposta pela fixação textual da obra de Camões diz respeito à lírica: aqui tudo se torna mais problemático ainda, uma vez que, tendo as *Rimas* sido publicadas quinze anos após a morte de Camões, as sucessivas edições que delas se fizeram incorporam produções que não há a certeza de lhe pertencerem. Aos críticos partidários da redução do cânone lírico às proporções exíguas dos textos que são, com toda a certeza, de Camões – críticos a que Justino chama *idealistas* – opõem-se aqueles que ele designa por *realistas*, mais generosos na contagem das rimas camonianas. Entre os primeiros situam-se os brasileiros Emanuel Pereira Filho e Leodegário de Azevedo Filho; entre os segundos os portugueses Costa Pimpão e Vítor Aguiar e Silva. Noutra extremo, onde entram os críticos que entendem publicar não só tudo o que é averiguadamente de Camões mas também o que pode ser de Camões e ainda o que apenas parece de Camões, situava-se Teófilo Braga e, em nossos dias, a professora brasileira Cleonice Berardinelli. *In medio uirtus* – propunha Justino Mendes de Almeida, secundando o seu mestre Costa Pimpão.

A atracção do nosso confrade pelos estudos de ecdótica e crítica textual não a exerceu ele somente sobre textos camonianos. São disso exemplo as edições, que promoveu, da *Vida de Dom João de Castro*, de Jacinto Freire de Andrade, da *Crónica do Condestabre*, de autor anónimo, do *Vocabulário da língua Canarina*, do *Esmeraldo de situ orbis*, de Duarte Pacheco Pereira, da *Eneida Portuguesa*, de João Franco Barreto, das *obras* de Abel Botelho, e, nos últimos anos da sua vida, das *Obras Completas* de Camilo Castelo Branco, infelizmente suspensas depois de publicados 18 volumes (qualquer coisa como 6300 páginas, números redondos).

Também a propósito de Camilo escreveu Justino Mendes de Almeida páginas modelares: umas revelam a sua preocupação (darei mesmo: a sua obstinação) em dar a lume os textos de Camilo genuínos, respeitando a vontade do autor quando era caso

disso (em edições ditas «de última mão»), mas corrigindo lapsos evidentes, não só os que escaparam na revisão feita pelo próprio autor mas também a imensa ganga de alterações que se introduziram em sucessivas reedições, fosse por descuido dos editores, fosse por ignorância dos revisores acerca das particularidades lexicais da língua portuguesa ainda vivas no tempo de Camilo. É de justiça lembrar, a este propósito, que a fixação textual empreendida, nos anos 60 e 70 do século XX, por Jacinto do Prado Coelho e seus colaboradores mais próximos melhorou consideravelmente os textos de cerca de 75 das 80 obras que constituíam a edição da Parceria António Maria Pereira. Mas mestre Justino ainda encontrou mais casos de alterações a merecerem retificação: os 18 volumes da edição camiliana da Lello, que ele dirigiu no tempo em que a editora do Porto era proficiente-mente gerida por Edgar Lello, são um bom exemplo de quando podem a competência e a tenacidade de um textólogo atento aos ínfimos pormenores que podem modificar completamente o sentido de uma frase.

O retrato que acabo de esboçar não ficaria completo se esquecesse uma faceta do carácter de Justino Mendes de Almeida que muito o enobreceu pela vida fora: refiro-me às palavras de reconhecimento e profundo afecto com que sempre louvava o exemplo dos seus mestres. De facto, a cada passo o vemos sublinhado elogiosamente quanto ficara a dever aos mestres conimbricenses do seu tempo de estudante, como Costa Pimpão, Lopes de Almeida e Paiva Boléo; noutras ocasiões, e não poucas, acentuava a sua gratidão a Rebelo Gonçalves, o orientador da tese de doutoramento que Justino consagrou à *Vida de Doze Césares*, de Suetónio; de outra feita, manifestava a sua veneração pelos arqueólogos Leite de Vasconcelos – *primus inter pares* – o Abade de Baçal ou Mário Cardozo; falando de Camões, rendia homenagem a José Maria Rodrigues, Epifânio Dias, Fidelino de Figueiredo ou de Hernâni Cidade; discorrendo sobre o teatro não esquecia nunca D. Carolina Michaëlis ou Afonso Lopes Vieira; a propósito de Clenardo, enaltecia a importância do estudo pioneiro de Gonçalves Cerejeira; falando da erudição assombrosa de grandes figuras da crítica, evocava Sousa Viterbo, Alfredo Pimenta ou José Saraiva; se era oportuno referir camonistas brasileiros, saudava respeitosamente Afrânio Peixoto e Pedro Calmon; finalmente, olhando à sua volta, em mais de meio século de convívio fraterno com os bons amigos, não esquecia Ruy de Azevedo, Agostinho da Silva, Veríssimo Serrão, Silva Rego ou Adriano Moreira. Em todos estes nomes, que ressumaram e ressumam ao mesmo tempo a *uirtus* do humanismo e a *aretê* das afeições e dos valores morais, não estavam apenas os vultos da cultura que Justino Mendes de Almeida tanto admirava; estava também, em pedaços repartida, a alma dele próprio como *clerc*, a alma do investigador tão probo quanto modesto, a alma do professor meticuloso que prestigiou, com o seu imenso saber, a Universidade e as academias científicas de Portugal.

LINHAS DE FORTIFICAÇÃO DA MARGEM SUL

Comunicação apresentada pelo académico
Rui da Costa Pinto, em 5 de julho

Almada... Pouca gente lhe dá a importância merecida remetendo-a para uma margem vulgarizada com o nome de sul, tão abrangente que mal se distinguem as diferentes características típicas da diferente topografia do terreno. Sempre viveu à sombra da capital, destino por vezes bem injusto. A historiografia local nunca se contentou com o facto de historiografia nacional a absorver como pequeno complemento.

O acesso pela margem sul tem alguns locais propícios ao desembarque, mas a topografia do terreno não ajuda no que diz respeito à altitude, quer a oeste pela vertente atlântica quer a sul por Sesimbra, a penetração dá-se melhor por este, não esquecendo o mar da palha. Pelo rio o vento norte em nada ajuda à acostagem numa costa e vertente escarpada. O estuário do Sado era mais um obstáculo conjuntamente com a Arrábida e Palmela, trata-se pois de um refúgio natural só assim justificando a sua ocupação sucessiva ao longo da história.

Almada topónimo de origem árabe quer dizer *a mina*. A grafia *Almadaã* aparece em documentação até ao séc. XVI bem como a grafia *Almadaa*. A partir daqui entra a forma de *Almada*.

David Lopes optou por classificar o toponímico de *lugar onde uma coisa existe em abundância*¹.

Conquista de Lisboa de 1147

Em 1147 o cerco de Lisboa envolve como não podia deixar de ser a vila de Almada, que foi tomada com o auxílio dos cruzados, ainda antes de Lisboa. Existe a história segundo a qual Almada fora tomada como retaliação pelo falecimento de alguns cruzados que pescavam na zona costeira de Almada².

Durante a conquista de Lisboa aos mouros, em 1147, alguns portugueses atravessaram o rio para pescarem perto de Almada visto a praia nesse litoral ser mais propícia à pesca. Estes depararam-se com alguns mouros que mataram muitos portugueses e aprisionaram alguns deles, cinco eram bretões o que provocou a indignação dos cristãos.

¹ SOUSA, R.H. Pereira de – *Almada toponímia e história*. Almada: Câmara Municipal de Almada, 2003, p. 51.

² SANTOS, Luísa Batalha Santos, PEREIRA, Susana Andreis Godinho, BARROS, Luis de – “Espólio dos Séculos XIV-XV do silo 12 da rua da Judiaria – Almada”. *Anais de Almada*, 9 e 10. Almada: Câmara Municipal de Almada (2008), p. 37.

Ficou aprovado em conselho que partissem para Almada 200 guerreiros e 500 auxiliares cristãos para a despojar. Na hora de saída, os colonenses e flamengos foram proibidos de acompanhar os portugueses (o cruzado inglês Osberno desconhece a razão) ao contrário dos normandos e ingleses que apesar de falta de auxílio mandaram 30 guerreiros chefiados pelo condestável inglês Sahério de Archelles, mais 100 soldados auxiliares. O saldo foi a morte de mais de 500 mouros regressando os cristãos no mesmo dia com apenas uma perda humana (parece-me decididamente fora da realidade), 300 prisioneiros e mais de 80 cabeças decepadas que foram colocadas no topo de lanças gerando pedidos de desespero para a entrega das mesmas, para poderem sepultar os seus e fazer o luto.

Esta demonstração de força quis causar terror nos inimigos, *perante os colonenses, flamengos e portugueses serviu-nos isso de honroso engrandecimento; e ficava-nos livre o caminho para Almada*³.

Estas matanças difundem-se (*magna eorum strages conficitur*) (...) acto que os transfigurou no pavor dos inimigos (*hostibus terrori máximo*)⁴.

Entretanto é terminada a torre móvel, *envolvemo-la com vimes e peles de boi, para não ser destruída ou a fogo ou com o tiro das pedras. Foi além disso intimado a todos os dos navios que fizessem mantas de guerra e abrigos de varas gradeados*⁵.

Almada fora tomada no meio de discórdias e hesitações dos fidalgos *sem que o soubessem; e se, como convinha, fossem levados pela coragem, há já muito que teriam tomado a cidade, ou feito alguma coisa de maior vantagem*⁶.

Almada tornou a ser atacada em 1161, 1179 e 1184 este último ataque, também almóada e realizado a partir de Alcácer do Sal, levou D. Sancho I a doar os castelos de Almada, Palmela e Alcácer do Sal à Ordem de Santiago, para garantir a melhor defesa da linha do Tejo em troca da sua obediência, de modo a que os que restavam não deixassem Almada e para deliberar normas aos centros populacionais.

As primitivas doações régias à Ordem de Santiago aconteceram em 1172, contudo acabaram por ser revogadas devido ao auxílio que a Ordem deu a Fernando II de Leão, em que o infante Sancho acabou por ser vencido em 1179. No seguimento do auxílio concedido a Santarém contra a ofensiva Almóada de 1184, a que já nos referimos, a Ordem recebeu provavelmente entre Arruda, Alcácer do Sal e Palmela, Almada, *dotados assim de uma estratégica base territorial para a defesa da fronteira meridional do reino, protegendo o acesso a Lisboa e controlando o tráfico fluvial do Sado*⁷.

³ CONQUISTA DE LISBOA AOS MOUROS EM 1147 – carta de um cruzado inglês. Lisboa: Livros Horizonte, 1989, p. 58.

⁴ PEREIRA, Armando de Sousa – *Representações da guerra no Portugal da reconquista (Séculos XI-XIII)*. Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2003, p. 124.

⁵ CONQUISTA DE LISBOA AOS MOUROS EM 1147 – carta de um cruzado inglês. Lisboa: Livros Horizonte, 1989, p. 62.

⁶ CONQUISTA DE LISBOA AOS MOUROS EM 1147 – carta de um cruzado inglês. Lisboa: Livros Horizonte, 1989, p. 73.

⁷ PEREIRA, Armando de Sousa – *Op. Cit.*, p. 167.

Em 1191 os almóadas comandados por Yaqub Yussuf al-Mansur, obrigaram os santiaguistas a deixarem as praças que dominavam na Península de Setúbal destruindo as defesas de Almada. Tendo em conta as dificuldades em que se encontrava, D. Sancho I atribuí-lhes um grupo de benefícios, em 1193 e 1194, para adquirirem rendimentos com que pudessem recuperar as vilas. Foram reconstruídas as muralhas da alcáçova pela Ordem de Santiago, novamente em Almada, em 1193-1194.

De acordo com Rui de Pina depois da capitulação de Alcácer do Sal, os portugueses tiveram de deixar os castelos de Sesimbra, Palmela e Almada, *desesperados de se não poderem neles defender, indo acolher-se a outros lugares de cristãos onde esperavam ter mor segurança*⁸.

Rui de Pina acrescenta que, quando se tomou conhecimento do abandono, *o rei mouro veio logo aos ditos castelos e até o chão os derribou e destruiu*.

D. Sancho I, reconquista Almada, cerca de 1195 como ele refere *filhei-a com gran trabalho*.

A 24 de Fevereiro de 1255, Afonso III revalidou à Ordem de Santiago, por intermédio do seu Mestre, D. Paio Peres Correia e do seu Comendador, a propriedade dos castelos previamente concedidos por D. Sancho I e corroborados por Afonso II, de Alcácer do Sal, Almada, Arruda e Palmela.

Forais/Cartas/Doações

D. Afonso Henriques deu carta de alforria aos mouros em 1170 quer de Lisboa quer de Almada, Palmela e Alcácer do Sal. Tinha como intuito acolher as mourarias atribuindo-lhes privilégios. De entre eles destacava-se o que lhes permitia ter direito a alcaide próprio. Foi confirmada por D. Afonso II em Dezembro de 1217 onde se acordava a garantia de que ninguém se poderia acolher nas habitações dos mouros forros, sem autorização. Assim permaneceu até ao foral de D. Manuel I, para sua defesa como mouros forros em relação à comunidade cristã ou judaica.

É claro como em todo o foral também havia deveres, sendo os mais comuns a cobrança de impostos.

Cerco de Almada de 1384

Fernão Lopes na sua Crónica de D. João I descreve pormenorizadamente o cerco castelhano ao castelo de Almada em 1384, enaltecendo a resistência da vila e a resiliência dos seus moradores. Este bloqueio deveu-se à localização geoestratégica da vila junto de Lisboa.

⁸ PINA, Rui de – *Crónica de D. João II*. Lisboa: Publicações Alfa, p. 54.

D. João I de Castela havia cercado Lisboa e Almada, que fora uma das primeiras vilas a apoiar o partido do Mestre de Avis vira-se ameaçada pelo rei castelhano que mandou dizer aos de Almada que lhe entregassem a vila e a ele se submetessem dando-lhes em troca mercês. Responderam-lhe que sendo portugueses não o pretendiam deixar de ser mas que o que Lisboa fizesse assim o fariam eles.

O assalto à vila foi após a chegada do exílio de Diogo Lopes Pacheco (que fora um dos culpados pela morte de D. Inês de Castro) que vinha com trinta homens seus, dos quais 14 eram cavaleiros⁹ e seus três filhos João Fernandez Pacheco, que só era legítimo, Lopo Fernandez e Fernão Lopes bastardos. Não se sentia mais em segurança e voltara para pedir o apoio do Mestre de Avis, depois de saber da sua proclamação como regedor e defensor do reino, em troca dos seus préstimos. Voluntariou-se para atravessar o rio com os seus filhos e homens para Lisboa o que não conseguiu pelo domínio que a frota castelhana exercia no Tejo.

Quis entrar em Almada, mas os moradores descrentes por ele ter regressado de Castela, não o permitiram, pelo que fora obrigado a alojar-se fora da vila.

Sabendo o rei de Castela ao fim de três a quatro dias da chegada de Diogo Lopes Pacheco, deu instruções para que a coberto da noite se passassem galés e batéis de naus, homens de armas, besteiros e cavalos. Duas galés deslocaram-se ao porto da Margueira, onde aguardaram. Outras galés e batéis passaram durante toda a noite na ribeira da Mutela tendo sido encontrados pela manhã quando se deslocaram para cercar Almada pela estrada que ocorre de Coina. Os almadenses souberam por escutas do plano castelhano e reuniram cerca de 80 homens a cavalo e homens a pé e besteiros que totalizariam 450 com Diogo Lopes Pacheco e seus filhos.

Os Castelhanos eram quatrocentos a cavalo, e bastantes besteiros e peões. Apesar de 40 castelhanos e sete portugueses perderem a vida, uma cilada acabaria por levar à captura de Diogo Lopes Pacheco e o regedor da vila Afonso Galo, mas os filhos e outros fugiriam para o castelo de Sesimbra, a surpresa da investida do flanco realizado pelo grupo que se apeara na Margueira fora decisivo.

Com Almada cercada, Diogo Lopes Pacheco acabou por ser conduzido ao rei de Castela, queixando-se do seu cativo. Consequira ser resgatado em troca de três importantes castelhanos apesar da opinião contrária do Mestre de Avis, contudo Afonso Galo continuou cativo.

O Mestre de Avis queria dotar a sua frota de gente suficiente para o combate na margem sul ordenando a defesa da vila de Almada com 21 naus e três galés.

A frota do Rei de Espanha tinha 61 naus, fora as carracas, 16 galés e uma galeota que enviou ao longo da cidade desde Cataquefarás até à porta da Cruz. O Mestre de Avis ao observar desigualdade de forças em causa e a vantagem da frota castelhana acabou por desistir do que tinha pensado fazer.

⁹ LEÃO, Duarte Nunes de – *Crónicas dos reis de Portugal*. Porto, Lello & Irmão, 1975, p. 501.

Muitos almadenses e gente dos arredores refugiaram-se dentro do castelo que resistiu cerca de dois meses. Sucederam-se combates da parte de terra, do mar a posição elevada do monte não o permitia mas não impedia que os inimigos embargassem o fornecimento de água, os refugiados também fizeram saídas contra os castelhanos pela porta da barroca conhecida por Meijão Frio, que era defronte do rio. O rei de Castela deu instruções para a construção de uma cava direccionada a uma torre anexa à entrada do castelo para a sua demolição através do fogo lançado nas escoras colocadas na galeria subterrânea contudo, os assediados precaveram-se e escavaram a alcárcova, uma espécie de fosso ou páteo entre a barbacá ou cerca exterior e o castelo, destinada em parte a evitar este tipo de ataque. A cava passou pela alcárcova e os almadenses expulsaram os castelhanos. Nem com tiros de bombarda conseguiram entrar.

Como a frota castelhana se dirigiu a Lisboa, os moradores de Almada se refugiaram-se no castelo, e dois batéis baleeiros onde às vezes levavam mantimentos à cidade, as galés castelhanas pretenderam tomar o castelo mas defenderam-se os sitiados. Em Almada eram muitos os que a podiam defender nacionais e estrangeiros que a ela se recolheram com a intenção de se juntarem ao Mestre mas que, não podiam por causa da frota castelhana.

Havia mantimentos como pão, vinho, carnes e outras coisas para seis meses ou mais, não havendo água excepto a de uma cisterna que foi colocada sob vigilância obrigando ao racionamento por pessoa de uma canada por dia. Tal não impediu que os almadenses fizessem surtidas aos castelhanos no termo da vila e em Sesimbra acabando por os ferir e matar o que passou a condicionar a sua saída apenas em grupos grandes. Os que iam nos batéis para pilhar Arrentela e a Amora acabaram em determinado dia por fugir para os batéis mas não sabiam que a entrada e saída do porto era pela porta da Barroca/Meijão Frio, e 30 deles foram abatidos.

Quando o rei de Castela soube da situação passou a comandar directamente com os seus homens e capitães o bloqueio e ordenou a construção de um estrado sobre o campanário da igreja de Santiago onde pudesse vigiar pessoalmente as manobras de ataque.

O combate foi da parte de terra já que do rio era difícil pela zona elevada e escarpada do monte, *com gemtes darmas e de pee, e troões, e beestaria, e fumdas de manguella, e mantas, e outras artelharias de combato, des hora de terça ataa depois de meo dia*. Os almadenses apercebendo-se que o Rei estava no palanque onde apenas dispararam setas deram ordem de tiro com trom, só que o Rei tinha-se ausentado para comer mas acabaram por matar dois homens e ferir três. Foram mandados recuar depois de mortos e feridos alguns castelhanos e portugueses como um filho de João Lobato, e Diego Dominguez filho de Domingos de Santarém, e outros atacados por pedras e de flechas, os tiros de trom não causavam dano algum aos portugueses, já que todos acabavam por ir dar à água, devido à estreiteza do local. Seguidamente o rei enviou uma bombarda (trom) que lançava um projectil que pesava mais de 5 quintais, o primeiro tiro foi rasteiro e não causou dano, o projectil do segundo tiro quebrou. O rei prometeu nunca pactuar e deixou em seu lugar

Pero Sarmento, e João Rodriguez de Castanheda com bastante gente com a incumbência de os combaterem todos os dias.

Na vila havia cerca de 40 cavalos fora bestas de carga e quando foi faltando a água foram aconselhados a não darem de beber às bestas, estas até a urina dos homens bebiam, pelo que acabaram por ser lançadas fora para não as verem morrer e não as darem aos castelhanos.

A ausência de água levou a que amassassem o pão com vinho que comiam apenas quente senão era intragável, e coziam a carne e o pescado também com vinho.

Quando deixou de haver a água da cisterna foram obrigados a beber de um charco de inverno, onde antes do cerco as mulheres lavavam as roupas e permaneceram bestas, cães e gatos, mesmo perante tal imundice arriscavam descer durante a noite.

Quando os castelhanos tomaram conhecimento houve perdas mútuas. Mas também esta água escasseou obrigando arriscar descer até ao rio onde sabiam existir nascentes naturais que a tomavam por meio de tinas.

Desciam pela barroca através de um trilho que concluíram, para a tomar daquela água; da primeira vez transportaram-na à vontade, mas quando o inimigo soube colocou-se de vigilância. Quando 17 almadenses passaram deu-se o confronto, 100 castelhanos escondidos entre penedos mataram 3 portugueses e os restantes feridos por flechas e dardos só conseguindo levar dois meios odres tendo-lhes partido as tinas.

Camões referenciou-se ao incidente, nos *Lusíadas*:

*Olha que dezassete Lusitanos
Neste outeiro subidos se defendem
Fortes, de quatrocentos castelhanos,
Que em derredor, pelos tomar, se estendem
Porém logo sentiram, com seus danos,
Que não só se defendem, mas ofendem.
Digno feito de ser, no mundo, eterno,
Grande no tempo antigo e no moderno.*

(Canto VIII, 35)

A morte à sede era um facto, muitos fugiam da vila. Durante a noite acendiam fogos para que o Mestre os pudesse auxiliar, sabendo das suas dificuldades e resiliência perante o cerco.

Não os podendo socorrer, o Mestre numa noite enviou-lhes um trom de bom tiro, pólvora, bestas, e outras armas de defesa numa ligeira barca e por engano foi fundear onde estavam batéis de Castela, e armas foram aproveitadas pelos castelhanos, e capturados todos os que conduziam a barca.

Um cavaleiro gascão Mosse Ymam, popular e bom militar, prendera o Regedor de Almada Affomsso Gallo, durante a primeira contenda quando Diogo Lopes Pacheco fora cativo.

Numa atitude provocatória levou Affomsso Gallo por uma corda ao redor do castelo onde falou com os sitiados dizendo que o reino era de D. João I e quem não aceitasse era traidor pelo que deviam entregar Almada ao rei de Castela que lhe faria muitas mercês. Affomsso Gallo foi coagido a pedir a rendição mas os moradores recusaram e afirmaram que não sairiam dali e atiraram por um trom entre as ameias acabando por matar Mosse Ymam deixando Affomsso Gallo vivo. O rei quando soube lamentou imenso a morte do seu cavaleiro prometendo vingança.

Os de Almada decidiram enviar um recado ao mestre mas não sabiam como o poderiam fazer. O Mestre suspeitava de dificuldades mas não tinha actualizações de dados, um almadense que fora transportado numa frota do Porto informou que traria recado a nado se o Mestre o desejasse.

O Mestre falou-lhe e escreveu-lhe também. Numa noite chegou à ribeira do monte, e subi pelo trilho já referido a caminho da barroca ou Meijão Frio. Abriram-lhe a porta do castelo onde falaram e quando souberam que tinha vindo a nado apreciaram a sua coragem.

O Mestre, verificando que estava impossibilitado de ajudar, três dias depois tornou a enviar missiva através do mesmo mensageiro em que lamentava o que já haviam sofrido e que pactuassem com o rei de Castela da melhor forma possível entregando-lhe a vila. Ordenaram pois o envio de dois homens bons com a mensagem ao Rei, de como abdicavam da vila e se resignavam, não sem que antes o mensageiro nadasse entre Lisboa e Almada durante seis noites transportando recados.

O rei castelhano já conhecia o desespero da falta de água e das mortes diárias das crianças pelo testemunho de um cativo dos que haviam fugido respondendo aos que lá foram que não desejava pactuar só por intervenção da Rainha que pediu mercê, perdão para estes.

Dois dias depois do acordo, 1 de Agosto, o Rei e a Rainha foram em galés a Almada, e foram-lhes entregues as chaves da Vila e recebidos como seus senhores.

Com o aparecimento da peste D. João passara-se para Almada e muitos quiseram segui-lo com lenha para o queimar mas o Mestre pôs alguma ordem na debandada e no perigo que esta podia significar.

Dom Nuno Alvares informou os seus homens que possuísem à chegada certas tarefas, cada um nos seus lugares, nas barreiras e no palanque já construídos nas entradas das ruas, e que os quebrassem pela força, antes que os Castelhanos ali auxiliassem e eles se encaixassem entre o arrabalde e a vila para tomar pela força os que do arrabalde na vila se planeassem atacar. E com estes havia de ir a sua bandeira e se descobrissem a porta aberta, que entrasse a bandeira dentro com homens de armas que a escoltavam, ou se ou se mandasse para dentro com os que fugissem, e assim se apreendesse o castelo. Outros

havam de ir ao porto de Cacilhas, que se alguns Castelhanos da frota passassem, que os impedissem de chegar a terra.

Dom Nuno Álvares sabia que a 3 léguas de Almada, em Coina, estavam de guarda trinta cavaleiros, que se algumas tripulações suas ou de outra parte afluíssem, que procurassem dar novidades aos do povoado, pois aquele seria o caminho por onde deviam de vir. Ele saiu com o sol posto a caminho da charneca por cima de Azeitão sobre Sesimbra, distanciando uma légua, dos guardas zelando por toda a gente em Almada. Percorreu durante toda a noite sete léguas, das quais muitas eram fora do trilho. Os atalhos não eram os mais correctos e estava muito escuro. Percebia-se que já se estava perto de Almada, Nuno Álvares parou e dormiram pouco. Quando amanheceu, viram que estavam mais longe do local do que pensavam.

Apressou-se Nuno Álvares, chegou entretanto a Sobreda, já a uma légua de Almada; e apercebendo-se que já era mais tarde do que queria, deu ordens para que andassem a trote e galope o que foi feito e lhes permitiu chegar ainda com os castelhanos nas suas camas.

Nuno Álvares e mais três escudeiros foram os primeiros a passar a barreira do arrabalde, e depois seguiram todos em direcção a Cacilhas.

Os castelhanos meio adormecidos acordaram mas a confusão da batalha já se instalara.

As forças de Nuno Álvares chegaram à porta do castelo, julgando-a aberta mas alguns castelhanos tinham-se barricado no castelo e os outros arremessavam-se pela barbacá e pelas barreiras da melhor forma que conseguiam.

Fechados que estavam os castelhanos ali permaneceram alguns guardas e outros ficaram sobre o arrabalde onde aniquilaram e capturaram uma série de castelhanos que fugiam pelos telhados ou se escondiam. As montadas foram igualmente apanhadas.

A seguir foi tudo roubado. Nuno Álvares mandou tocar a reunir e juntou todos os seus homens e moradores bem como os que estavam de guarda ao porto de Cacilhas. Colocaram-se os homens em espécie de parada com a bandeira, tocando trombetas com alegria e vaiando os castelhanos. Os castelhanos julgavam que o ruído era para lhes pagarem o soldo e de Lisboa julgavam que se tratavam de inimigos.

A galé em que vinha Pero Sarmento chegou primeiramente que as outras ao porto de Cacilhas e gritou: *Castilha! Castilha! Nom he nada, nom he nada!* pedindo ao mesmo tempo uma montada.

Nuno Álvares que havia ido a Coina para se alimentar resolveu ali partilhar o espólio sem ficar com absolutamente nada, daí seguiu para Palmela. Com o anoitecer mandou fazer fachos de fogo de forma que o viam em Lisboa.

Quando D. João de Castela quis abandonar o cerco de Lisboa ordenou que chamassem os residentes de Almada, nomeadamente alguns dos honrados que aí estavam, informou-os que queria regressar a Castela pelo que lhes pedia para que fosse bons

e fiéis súbditos sabendo da lealdade da vila e de contava com a sua solidariedade tendo sempre a preocupação de os defender e corresponder com muitas mercês.

Como poderia haver alguns que não pactuassem, D. João de Castela queria que lhe fossem entregues reféns os filhos dos melhores moradores que houvesse em Almada para os enviar para a frota como *bons e leais servidores que ele teria o cuidado de lhes criar os filhos e de os casar e fazer muitas merçees*.

Profunda hipocrisia de quem queria certificar da lealdade dos almadenses, apreendendo os seus filhos como reféns.

Os moradores que nada podiam fazer foram forçados a anuir à vontade do rei de Castela. Foram, entregues como reféns vinte rapazes e raparigas filhos e parentes do que de melhor existia na vila, alguns nem quatro anos chegavam a ter. Todos foram enviados ao Almirante da frota.

Quando a frota largou ferro chegou a Sesimbra e aí saquearam a vila e regressaram a Lisboa de onde partiram quatro galés para Almada. Os moradores que estavam na vindima ao verem as embarcações, já em Cacilhas reagiram rapidamente reunindo-se. Os castelhanos que já andavam a roubar o vinho depararam com a combatividade dos almadenses que feriram e mataram até à ribeira, muitos faleceram já ao tentar entrar nas galés obrigando-os a cortar as amarras.

Os patrões das galés juravam que lhes matariam os jovens reféns e fugiram.

O Mestre exortou-os como verdadeiros portugueses conversando com eles. Os mesmos manifestaram-se dizendo que a vila de Almada estaria por dele mas receavam que assassinassem os seus filhos reféns. O Mestre deu indicações para a construção de barcas e cerca de 3 dias depois das galés terem saído de Almada, apareceu o Mestre e o Conde D. Gonçalo com duzentas lanças.

Os da vila saíram todos para o receber e foram, em procissão, com ele até ao lugar que lhe entregaram a bem, contando-lhe pelo que tinham passado por o apoiarem e o Mestre prometeu fazer-lhes mercês.

O mestre de Avis agradecido pela renúncia dos almadenses visitou a vila e atribuiu-a a D. Nuno Alvares Pereira, filho de Iria Gonçalves do Carvalhal que por sua vez era filha do alcaide-mor de Almada Pedro Gonçalves do Carvalhal.

Almada deixara de ter Alcaide mas tivera-os antes.

Tornado rei, D. João I reconhecendo as dificuldades por que passaram os almadenses durante o cerco castelhano instruiu para que não pagassem nada no que tocasse a peitas, sisas e poderiam receber soldos pelos serviços prestados¹⁰.

Em 1408, apesar da paz com Castela, o rei por precaução deu ordens para fortificar e reparar os castelos, muros e torres em todas as vilas e cidades do reino dotando as mesmas de *munições e abastecimentos de artilharias, pólvora, salitre, armas, armazéns*,

¹⁰ LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*. Porto, Livraria Civilização, II volume, 1990, p. 11.

para o que mandou fazer em todas as fortalezas, novos aposentamentos e casas deputadas para isso¹¹.

Ordenou também para que no caso de alguma falta de cuidado ou desleixo por parte dos alcaides viesse a acontecer, se nomeassem como novos oficiais-mores, indivíduos prudentes e com capacidade de chefia, distribuídos pelas comarcas, com grande diligência dotassem e compusessem as referidas coisas¹².

Castelo de Almada

De acordo com o Padre Luís Cardoso o Castelo de Almada teria sido fundado pelos ingleses, os povoadores da vila a quem D. Afonso Henriques fez doação. *Foy esta Villa povoada pelos Cavalleiros Inglezes, que vieraõ a este Reyno na Armada do Norte de Guilherme de Longa Espada, e ajudaraõ a ElRey D. Affonno (sic) Henriques, primeiro de Portugal, na conquista de Lisboa. De hum destes cavalleiros, que tomou o appellido da Villa de Almada, por fazer alli seu assento, se presume, que descendem os Fidalgos Portuguezes do mesmo appellido de Almada*¹³.

O castelo de Almada pela sua utilidade teve intervenção directa na reconquista cristã, no cerco de Lisboa de 1384 e nas lutas liberais. A sua importância na defesa do além Tejo foi primordial em conjunto com as outras fortificações da Península de Setúbal.

A sua excelente localização junto à escarpa, uma verdadeira falésia sobre o rio torna-a inacessível por este lado. Por terra também apresenta uma boa defesa pela elevação do terreno. Não existe qualquer datação da sua fundação. De possível origem almorávida, é referenciado pela primeira vez pelo geógrafo muçulmano Edrisi na sua obra *Geografia Nubiense* como “Hosnel-Madan”, a fortaleza da mina, referente à apanha de ouro que se executava na região.

O castelo de Almada é doado à Ordem Religiosa e Militar de Santiago em 1186 por carta subscrita por D. Sancho I, em 26 de Outubro de 1186 (pelo apoio prestado contra Afonso II de Leão em 1179), o que poderá até ter sido uma ratificação do que já Afonso Henriques fizera em 1172. Em 1175 numa bula de Alexandre III alude-se a este facto.

O Castelo foi integralmente arruinado em 1191 por Yaqub Yussuf al-Mansur (1160-1199) miramolim de Marrocos com a ajuda do Kaid Abu-Abdallah Ibn-Wasir¹⁴.

¹¹ PINA, Rui de – *Op. Cit.*, p. 62.

¹² PINA, Rui de – *Op. Cit.*, p. 62.

¹³ CARDOSO, Padre Luís – “Vila e termo de Almada no dicionário geográfico”. *Almada na História – Boletim de fontes documentais*, 7-8, Almada, Câmara Municipal de Almada (2005), p. 12.

¹⁴ Possivelmente filho ou neto de um anterior wasir de Silves, que capitaneava a vanguarda do exército de Iacub, miramolim de Marrocos – HERCULANO, Alexandre – *História de Portugal*, T.II, Livro III, Lisboa, 1847, p. 45; In FLORES, Alexandre, NABAIS, António – *Os forais de Almada e seu termo*. Câmaras Municipais de Almada e Seixal, 1983, p. 29

A reconstrução deu-se, possivelmente, ou por ordem de D. Sancho I ou por vontade da Ordem de Santiago¹⁵. O sismo de 1755 afectou como não podia deixar de ser o castelo que acabaria provavelmente por levar obras cinco anos depois já com alterações na traça.

Em 1297 D. Dinis atribuiu uma carta de permutação que doava à Ordem de Santiago, Almodôvar e Ourique e os castelos de Marachique e Alzejur em substituição de Almada, com o referido termo. Nesta altura a Ordem em Portugal separar-se-ia da autoridade do grão-mestre castelhano.

Possíveis obras terão ocorrido no período de D. Dinis, mas é com D. Fernando que se realizam maiores reparações.

Restara assim uma cerca amuralhada com uma torre-porta que pelo seu estado foi melhorada por D. Dinis e reparada mais tarde entre 1371-74, por D. Fernando, com o prolongamento de mais um ano para término da obra e penas aos moradores que não cumprissem a empreitada dentro desse prazo porque existiam receios por parte da coroa portuguesa pelos conflitos anteriores com Castela. O enchimento do fosso foi efectuado em 1384 bem como a possível construção de uma barbacá.

Entre os séculos XVI-XVII a cerca estendia-se desde o castelo, atravessando as traseiras das moradas da Rua Direita, até à *Praça Velha*¹⁶.

A toponímia local tem a referência da rua da Cerca, que segue o muro do lado norte da anterior vila junto à Casa da Cerca, hoje um pólo cultural.

Diz Raul Pereira de Sousa que, *a cerca foi várias vezes deslocada, correspondendo ao progressivo crescimento da vila. São reconhecíveis várias partes, todas de datação incerta: um troço junto à igreja de Sant'Iago, em parte renovado no Século XVIII, um troço que acompanhava a Rua da Cerca, datável do Século XVII e outro, a Sul da Rua Serpa Pinto que nos parece corresponder a um perímetro da vila que pela interioridade relativamente ao Século XVII, talvez se possa atribuir ao século XIV*¹⁷.

Não sabemos quando se passou de uma traça medieval para uma traça filipina. Pinho Leal fala em mudanças já no reinado de D. Manuel I, as defesas foram fortalecidas pela edificação de uma torre e anos mais tarde as obras de recuperação repetir-se-iam com D. Afonso VI em 1666.

D. Afonso VI em 1666 mandou ampliar a fortaleza ganhando traçados abaluartados.

Em 1755 o sismo destruiu as muralhas e torres. A reconstrução ocorreu provavelmente cinco anos depois quando se deram instruções para a destruição de um edifício “*pertencente à fortificação do castelo*”¹⁸.

¹⁵ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 66.

¹⁶ SOUSA, R.H. Pereira de – *Almada toponímia e história*. Almada, Câmara Municipal de Almada, 2003, p. 55.

¹⁷ Idem – *Ibidem*.

¹⁸ SOUSA, R.H. Pereira de – *Almada toponímia e história*. Almada, Câmara Municipal de Almada, 2003, p. 55.

O desenho de Francisco de Holanda de 1571 revela-nos uma fortificação tardo gótica. Já o desenho do arquitecto Filipe Tércio da descrição do rio Tejo de 1580 mostra-nos uma cerca fortificada em redor de toda a vila com baluartes em todo o perímetro e pouco mais. Para Nuno Rubin *o Forte de Almada não deve ser visto como uma fortificação especificamente destinada à defesa de costa*, o pendor defensivo estava virado para terra embora no século XIX, com as peças de artilharia se virasse para o rio e *portanto as peças só podiam executar tiro mergulhante, o que teria exigido técnicas de pontaria complexas, praticamente impossíveis de realizar na prática de então*¹⁹.

Os tiros rasantes procuravam defender a praia de Paulina, um exclusivo local de desembarque naquela zona costeira que necessitava de protecção²⁰.

Torre Velha / Torre de São Sebastião da Caparica

Está classificada como *um dos mais importantes exemplares da arquitectura militar renascentista portuguesa, uma vez que foi dos primeiros sistemas integrados de artilharia para defesa da barra de um estuário desenvolvidos em Portugal nos finais do século XV, inícios do século XVI, formando uma “defesa tripartida” da barra do Tejo juntamente com o baluarte de Cascais e a Torre de Belém*²¹.

Raul Pereira de Sousa que mais tarde dedicar-se-ia a uma exclusiva publicação sobre a Torre Velha relata nos anos 80 a fortaleza nos seguintes termos:

(...) as partes mais antigas constituem três corpos de planta em “U”, sendo dois orientados no sentido norte sul, entre os quais fica a esplanada da bateria com parapeito junto à arriba; no terceiro corpo, que une por sul os dois primeiros, abre-se a porta de armas. A arriba, dos lados norte e oeste, é sustida por diversos contrafortes e socacos com muros de suporte, erguidos desde a esplanada que se estende do Porto Brandão à Paulina e serviu às baterias dos mesmos nomes.

*A partir do canto sudoeste da fortaleza prolongou-se posteriormente (Século XVIII?) a construção com um baluarte onde sobressai uma pequena torre de vigia semicircular e se abriram algumas canhoneiras, em casamata, para defesa pelo lado de terra, cobrindo a enseada e a encosta da Bela Vista, que lhe ficavam a oeste. Sobre o núcleo principal da fortaleza observam-se ainda numerosos acrescentamentos e sobreposições, destinados principalmente a habitação e agora em completa ruína*²².

¹⁹ RUBIN, Nuno – *A defesa costeira dos estuários do Tejo e do Sado desde D. João II até 1640*. Lisboa, Prefácio, 2011, pp. 67 e 74.

²⁰ CID, Pedro de Aboim Inglez – *A Torre de S. Sebastião de Caparica e a arquitectura militar do tempo de D. João II*. Lisboa, Edições Colibri, 2007, p. 206.

²¹ OLIVEIRA, Catarina – IGESPAR, I.P. [em linha]/ Maio de 2012. [Consultado em Maio 2016]. Disponível em <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70145/>.

²² SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, pp. 97-98.

Completa Nuno Rubin:

*Junto à porta de armas foi edificada a capela, dedicada a São Sebastião. O corpo central da Torre Velha é de planta quadrangular, rebaixada, à qual foi adossada a casa do governador. A antiga porta da praça, junto à torre, ostenta escudo com as armas de Portugal*²³.

A separação entre elas era de cerca de 1750 m pelo que lhes não seria possível cruzar fogos, pela curta capacidade das bocas de fogo. D. João II deu instruções então para a colocação de uma nau de grande porte bem munida de boa artilharia que, fundeada a meio do Tejo, realizava as funções de uma espécie de fortificação flutuante. Desconhecemos quando ficou disponível podendo ter *peças de câmara separada em ferro forjado ou sendo já no final do reinado, b.f. em bronze, calibre médio (Falcões, Bombardas Médias, Passavolantes ou outras)*²⁴.

Na entrada da Barra o rumo mais adequado à navegação era o que passava entre S. Julião da Barra e S. Sebastião da Caparica, área coberta de disparo das duas posições.

Em 1575 a Torre passou a ser conhecida por Torre de São Sebastião da Caparica e durante o domínio filipino por Torre dos Castelhanos.

A fortaleza de São Sebastião da Caparica foi também designada por Torre Velha já que a mais nova era a Torre de Belém. Identicamente foi apelidada de Castelo do Porto Brandão²⁵.

A Torre de S. Sebastião de Caparica estava dotada da respectiva artilharia e o seu sucesso dependia do alcance e da capacidade aniquiladora das bocas de fogo, nomeadamente do tiro ao lume de água.

O esboço da reparação da Torre Velha da Caparica ficou a cargo do arquitecto Afonso Álvares, que redimensionou o seu espaço aumentando-o. As obras foram finalizadas em 1575, mas os Filipes retomaram as obras de ampliação e actualização.

Depois de ter inspeccionado as fortificações o engenheiro espião Juan Bautista Gesio²⁶, com o apoio do embaixador D. Cristóvão de Moura escreveu ao rei de Espanha em Junho-Julho de 1580 onde se referia à torre como *coisa fraca e débil. Conclui Nuno Rubin: Só podemos conjecturar que o baluarte não tivesse condições para aí serem instaladas peças de grande calibre, de reparo rodado, de carregamento pela boca. Ou então porque as*

²³ Idem – *Ibidem*.

²⁴ RUBIN, Nuno – *Op. Cit.*, p. 121.

²⁵ JÚNIOR, Duarte Joaquim Vieira – *Vila e Termo de Almada*, Lisboa, Imprensa Lucas, 1897 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 84.

²⁶ *Recebeu, então, ordens para estudar as fortificações do porto de Lisboa. Assim, elaborou desenhos da Torre de Belém e da Torre de São Gião. Foi também autor de uma carta, a Descriptio de la Cità de Lisboa e del suo distrito, na qual anotou todas as fragilidades existentes na defesa da cidade e de um Discorso sopra i disegni degli nimici, a abordar o mesmo tema. Este foi um contributo precioso para a conquista de Lisboa pelas tropas de Filipe II.* In [Consultado em Abril 2016]. Disponível em <http://www.catedra-alberto-benveniste.org/dic-italianos.asp?id=236>.

*bocas de fogo (peças de câmara) aí instaladas ainda estavam montadas em “bancos”. As obras de 1569 não teriam pois considerado estes aspectos e apenas terão visado o propósito de implementar as defesas voltadas para terra*²⁷.

Podemos ver a traça da fortaleza do séc. XVII através de uma planta de 1692²⁸.

O começo da colocação de bocas-de-fogo pela barra do Tejo remonta possivelmente a D. Afonso V.

A Torre de S. Sebastião de Caparica e a Torre de Belém estão em linha onde o rio aperta para quem desemboca no seu estuário com um desvio de 15° de rumo norte-sul, afastamento compreensível uma vez que o eixo do Tejo lhe é perpendicular, não perfilhando uma orientação leste-oeste exacta.

A preferência do local de construção na costa almadense teve em consideração a disponibilidade nas imediações do Porto de Paulina, a 3,5 Km a oeste de Porto Brandão.

A Torre de Caparica não tinha uma ligação específica com Porto Brandão, zona de construção de embarcações cujos moradores eram sobretudo carpinteiros de naus e calafates²⁹.

O capitão-mor e o sargento-mor eram indicados pelas câmaras das vilas depois de seleccionados pela nobreza e gente endinheirada³⁰.

O alvará de 1463 indica a costa da Caparica como uma entrada ilícita de fazendas no país, que podia ser resolvida ligando as defesas de ambas as margens do Tejo diz o seguinte:

*A nós [D. Afonso V] é notificado, que, quando alguns navios vem para essa cidade, que, como entram de Cascaes para dentro, aquellos que em ellos vem, mettem em bateis algumas mercadorias, e as levam a algumas quintas e casaes que estão pela costa, assim da parte de Caparica, como de outras, e as sonegam a nossos direitos; e porque esto se faz por consentimento dos mestres, mandâmos que, alem d’essas ditas mercadorias perderem por descaminhadas para nós, que o mestre de qualquer navio, de que se a dita mercadoria tirar, e lhe provado for, pague de pena 6\$000 réis, da cadeia (...) *aquello que viver na quinta ou casal, em que tal descaminhado se metter, pagará de pena 2\$000 réis, da cadeia, pela dita guisa, sendo consentidor d’ello – e mais queremos, que a barca ou chinha, que taes mercadorias levar, se perca para nós*³¹.*

²⁷ RUBIN, Nuno – *Op. Cit.*, p. 48.

²⁸ OLIVEIRA, Catarina - IGESPAR, I.P. [em linha] / Maio de 2012. [Consultado em Maio 2016]. Disponível em <http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/70145/>.

²⁹ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 183.

³⁰ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 22.

³¹ LENCASTRE, Francisco Salles – *Registo da Alfândega do Porto*. L.º 1.fl.43, publ. por Lencastre, 1886, pp. 95-96 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, pp. 173-174.

A construção do Baluarte iniciou-se cerca de 1481, numa altura que nem na Itália estava difundida a colocação de equipamento pesado na substrução (alicerce) das muralhas.

O baluarte da Torre, com cerca de 30 m de prolongamento foi o fundamento de todo este conjunto militar que D. João II ergueu anexo à baía de Paulina.

Tinha em termos de artilharia o que de melhor circulava no País, nomeadamente bocas-de-fogo que operavam em bancos de madeira proporcionando um método de mira elementar. As imagens de cerca de 1800 ainda mostram sete aberturas frontais para as referidas peças.

Um curto cais de finais do séc. XV possibilitava a circulação da guarnição para aceder ao rio.

Garcia de Resende, na sua *Crónica de D. João II e Miscelânea* referira que outra torre, e baluarte de Caparica defronte de Belem, em que estaua muyta e grande artelharía, e tinha ordenado de fazer huma forte fortaleza, onde ora está a fermosa torre de Belem, que el Rey dom Manoel, que santa gloria aja, mandou fazer, pera que a fortaleza de huma parte, e a torre da outra tolhessem a entrada do rio. A qual fortaleza eu per seu mandado debuxey, e com elle ordeney a sua vontade, e elle tinha ja dada a capitania della a Aluaro da Cunha seu estribeiro mor, e pessoa de que muyto confiaua, e porque ele Rey logo faleceo, não ouue tempo pera se fazer: e a sua não grande, que foy a mayor, mais forte, e mais armada que se nunca vio, mais a fez pera guarda do rio, que pera nauegar. Que posta sobre ancora no meyo do rio, ella só o defendera, quanto mais a fortaleza e torre, porque era a mayor, e mais forte, e armada não que se nunca vio³².

O fim da construção da torre segundo Garcia Resende ocorre em 1494.

O Livro 19 da Chancelaria de D. Filipe III indica que D. João II *poz peças, Capitães e soldados para as guardar*³³.

Numa carta que D. João II enviou à vereação de Lisboa a 3 de Setembro de 1482 lê-se: *e os quamtos que pera a dicta obra [o 'cano' da Ribeira] vos sam neçessareos que saírom da torre e obra de sam sabastiam que nos emuyastes pedir a Nos praz de vos fazermos delles merçee*³⁴.

Numa carta de quitação que D. Manuel deu em 1496 a Isabel Vilela, viúva de Gomes de Elvas, escudeiro de D. João II e vedor da Torre de S. Sebastião, aparece uma referência ao *faziamento das casas do baluarte que o dito Senhor Rei meu primo mandou fazer em Caparica*. No documento é possível encontrar o registo de uma quantia de 683.495 reais, das ferramentas empregues, e de um batel para as obras na fortaleza³⁵.

No atlas de Lucas Janz Waghenaer, uma gravura de 1583 abrevia mais o interregno da do baluarte antes desse ano.

³² RESENDE, Garcia – *Crónica de D. João II e miscelânea*. Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1973, p. 256.

³³ ANTT. *Fil. III.L.*º19, Fl. 18V.

³⁴ AHCML. *Cód. 24*, fl.4 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 308.

³⁵ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 281 e IAN/TT In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, Extras. Doc.19, p. 369.

Francisco de Holanda, ao se encarregar, em 1571 da defesa de Lisboa e do Tejo, colocou na planta um dos dois *baluartes fortes* que considerava ser importante colocar *da outra banda*³⁶.

Tal como D. João II, também D. Sebastião ficou algum tempo *na Torre Velha, onde folgava de passar muitas vezes*³⁷.

O escudo com as armas de Portugal no lintel do pórtico quatrocentista foi picado pelos castelhanos durante o período filipino desaparecendo assim as respectivas armas mas ainda é possível vislumbrar os cinco escudetes.

O segundo Brasão do tempo do Rei D. Manuel I foi colocado no mesmo espaço do primitivo e retirado no mesmo tempo em que o escudo foi picado. Este Brasão também foi retirado e danificado com a eliminação de dois dos seus cinco escudetes. Segundo Pedro Cid a descoberta deste Brasão ocorreu quando João Miranda o acompanhou numa das visitas à Fortaleza, encontrava-se no meio do mato *a certa distância do edifício no topo da escarpa*³⁸.

Para Pedro Cid a fortaleza é uma fortificação designada ainda por “Torre”, mas que pouco teria a ver com uma verdadeira torre medieva. Para esse visitante, sentir o carácter espaçoso e desimpedido daquele espaço rectangular, medir a diminuta altura que o separa do solo, ou avaliar a assumida horizontalidade dos seus componentes (que não incluem ameias) (...)

*Uma tal precocidade é a lição maior da Torre de S. Sebastião de Caparica. (...). Lembre-se, igualmente, que o capeamento do murete exterior a tijolo seria, caso remonte ao século XV, uma novidade nas fortificações do País, a relacionar com a não instalação de ameias e motivada pelo crescente emprego de artilharia no assalto às praças militares – ou seja, prescindia-se da pedra para evitar o perigo dos estilhaços, os quais, com o fogo pirobástico, se tornaram mortíferos para quem tinha o seu posto atrás ou no alto das muralhas*³⁹.

Em 1569 e 1572 Lourenço Pires de Távora torna-se capitão da Fortaleza de S. Sebastião de Caparica, por doação. Verificamos que não existe qualquer referência aos Távoras ligada à fortaleza antes desta nomeação, mas que se tornará comum a partir daqui, até ao período pombalino.

Cristóvão de Távora, filho de Lourenço Pires de Távora e amigo de D. Sebastião, adquiriu mercê da capitania e alcaidaria mor da Fortaleza de S. Sebastião a 25 de Maio

³⁶ SEGURADO, Jorge – *Francisco d'Ollanda*. Lisboa, Edições Excelcior, 1970, p. 89 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 264.

³⁷ TAVORAS, Alvaro Pires de – *Historia dos Varões illustres do appellido Tavora, continuada em os senhores da Caza e Morgado de Caparica*. Paris, Sebastiam Cramoisy e Gabriel Cramoisy, 1648, p. 295 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 224.

³⁸ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 233; Raul Pereira de Sousa fala dum Brasão dos Távoras: *A atestar que é anterior a 1767, está o brasão picado que certamente pertenceu aos Távoras, visível por sobre uma porta que dá acesso à escada que conduz ao terraço, por cima da antiga capela. O brazão é um dos muitos que o Marquês de pombal mandou picar após a condenação e execução dos Távoras em 1759*. In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 97.

³⁹ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 241.

de 1573⁴⁰. No início a doação foi feita *em sua vida* mas cinco anos depois mudou para doação *juro e herdade përa sempre*⁴¹.

As obras de remodelação da segunda metade do século XVI foram consequência da falta de defesa do lado sul. As Memórias Paroquiais referem que a Fortaleza, *pella parte da terra huma Cortina honde está a Porta da serventia da Prassa, flanqueada com dous meijos Baluartes, e circumvalada de fosso, porem esta defeza hé condenada por hum Padrasto que lhe fica cavaleiro ao Súl, em hum citio alto honde chamaão o Zambugeiro, que dista da Prassa tiro de mosquete: E outro Padrasto pouco mais distante ao SudoEste, em o citio chamado montinhozo*⁴².

As silharias em pedra lioz da Quinta da Chanoca acusam a existência de um cordão de defesa em torno do centro primordial da torre e a anterior rede de estradas presume que aí se localizasse a entrada no espaço muralhado da torre colocado sob o patrono de S. Sebastião.

Sabemos que no último quartel de 1578 a viúva de Cristóvão de Távora continuava a viver na torre⁴³. Foi a uma sobrinha de Cristóvão de Távora, D. Magdalena, que contraído casamento com D. João de Meneses, associou esta casa nobre à fortaleza⁴⁴.

D. João III, numa política de defesa da barra do Tejo, ordenou a construção da fortaleza de S. Gião.

Os governadores do reino enviaram uma carta datada de 24 de Março de 1580 ao Senado de Lisboa, cujo objectivo era que os alcaides-mores dotassem e reforçassem as Torres de S. Vicente de Belém e a de D. Sebastião da Caparica, capitaneada por Rui Lourenço de Távora, *ao alcaide cabia acima de tudo a defesa e a manutenção das instalações à sua guarda. Nada se sabe do nome de comandantes ou soldados da “Torre Velha” até à entrada no seu segundo século de vida*⁴⁵.

A armada de Prior do Crato ficara entre a Torre de Belém e a Torre de São Sebastião em duas fileiras colaterais, no que foram elogiados pelos castelhanos que saíram vencedores.

Durante a incursão castelhana de 1580 as fortalezas da margem sul entregaram-se porque as chefias cederam a Filipe.

Assim que a Torre de Belém é dominada, a Torre de São Sebastião rende-se sem conflito levando o castelo de Almada a fazer a mesma coisa.

⁴⁰ IAN/TT – *Chanc. de D. Sebastião e D. Henrique*. Doações, L^o 30, fls. 227 v. – 228 v. In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, Anexos. Doc. 22, pp. 372-373.

⁴¹ IAN/TT – *Corpo Cronológico*. I – 111 – 31 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, Anexos. Doc. 22, pp. 372-373.

⁴² IAN/TT, *Dicionário Geográfico*, vol.9. mem. N^o 113. fl. 776 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, Anexos. Doc. 24, pp. 374-375.

⁴³ CÓRDOBA, Luis Cabrera de – *Historia de Filipe Segundo Rey de España*. vol. III. Madrid, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribauy C^a. p. 183 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 191.

⁴⁴ COSTA, António Carvalho da – *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso Reyno de Portugal*. tom. III. Lisboa, Na Officina Real Deslandesiana, 1706-1712, p. 320.

⁴⁵ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 222.

O capitão-mor de Almada Manuel de Sousa Coutinho (Frei Luís de Sousa) em 1600, dirigia 700 homens e 100 cavalos, o que era significativo. Em 1626 o Capitão da vila de Almada era Álvaro Gomes de Oliveira.

Em 1640, a história repete-se mas desta vez os papéis são inversos. Luís Augusto Rebelo da Silva escreve que a 2 de Dezembro *renderam-se as torres de Belém, da cabeça Seca e de Santo António, a Torre Velha e o castelo de Almada sem dispararem um tiro, cedendo na aparência às ordens passadas pela princesa Margarida (duquesa de Mântua). Venceu-as porém o medo. Se os capitães pudessem apreciar o poder de quem os intimava, a resposta provavelmente seria bem diversa.*

Na Torre de São Sebastião destruíram-se as armas de Castela e quem recebeu a rendição do castelo da Almada e da fortaleza de São Sebastião foi D. Álvaro Abranches da Câmara⁴⁶.

José Justino Teixeira Botelho aludindo aos decretos de 17 de Maio e 16 de Junho de 1641, declara que *por medida de prudência, foi determinado que, para a fortaleza de S. Julião fossem os artilheiros de Almada, ou outros que inspirassem confiança, a saber, alemães ou flamengos*⁴⁷.

No século XVII com a construção dos fortes da Vigia e da Trafaria reforçou-se a defesa mas não podiam cruzar tiro cabendo-lhes uma defesa mais individual dificultando o desembarque de inimigos na margem sul do Tejo.

Após 1640 o País encontrava-se com fragilidades que passavam por uma fraca esquadra, daí que se tivesse pensado em fechar o rio à navegação através de correntes. Já D. João I o havia feito quando o fechou junto a Sacavém.

Existe uma memória enviada a D. João IV e assinada pelo conselheiro de Estado Jorge Mascarenhas, marquês de Montalvão que propunha que no caso de ameaça castelhana *se lhe impeça [a armada inimiga] a facção e o destino de vir junta a bater Lisboa o que se conseguirá melhor pondo-se em Belém encadeados navios particulares com mastros e com faluas que lhes desviem os navios de fogo que os castelhanos lhe botarem, porque então os navios da armada de Castela, que escaparem da nossa e da [s] torres de S. Gião e Cabeça Seca se deterão nos navios encadeados e receberão segundo dano das torres de Belém e Torre Velha*⁴⁸.

O dominicano Manuel Homem (1599-1662), conhecido pelo seu saber nos conteúdos bélicos contesta:

⁴⁶ SILVA, Luís Augusto Rebelo da – *História de Portugal séc XVII XVIII* In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 22.

⁴⁷ BOTELHO, José Justino Teixeira – *Novos subsídios para a história da Artilharia Portuguesa*. Lisboa, Comissão de História Militar, 1944 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 23.

⁴⁸ CHABY, Cláudio de — *Sinopse dos decretos remetidos ao extinto Conselho de Guerra*. Lisboa, 1869-1899 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 24.

Dizemos que contem grandes faltas e inconvenientes, e que é coisa impossível. O nosso fundamento é: esta tal cadeia ou há de ser tão forte, e grossa, como foi a da boca da Goleta em Tunes, ou (Pág.26) há de ser de menos força, e substância. Se for delgada, e fraca, não, e perdido ficará o feitio. Se houver de ser grossa, como a referida, não é possível obrar-se, e a razão é, porque a largura, e distância, que vai da Torre de Belém à Torre Velha (pelas medidas geométricas e feitas pelos peritos cosmógrafos) consta que contém 1713 braças. (...) Sendo pois esta distância excessiva, e comprida, onde se há de achar ferro para cadeia tão longa? Em caso que se ache, que forças há de haver que sustentem peso tão grande e imenso.⁴⁹.

A obra não seguiu em frente.

Ao invés optou-se por construir durante as Guerras da Restauração mais fortificações do lado sul, como as novas fortificações da Fonte da Pipa, os já referidos da Trafaria e Vigia. Recuperaram as de Santa Luzia em Cacilhas, a Fortaleza de São Sebastião (ampliada) e o Forte de Almada.

O Abade Manuel de Sousa Moreira (1648-1722) visitou a torre descrevendo-a da seguinte forma: *na sala entramos; e depois de entrados, / ficamos encantados; / pois logo que subimos, / mil coisas mais na dita Sala vimos⁵⁰.*

O desenho de Mateus do Couto de cerca de 1693 do Códice Cadaval retrata a Torre onde se observa a Bateria baixa existindo uma outra dependência designada por varandas *p^a os reparos da artilh^a.* (...) ⁵¹

Em 1654, a fortaleza possuía a seguinte guarnição:

1 capitão tenente; 1 sargento; 1 tambor; 3 cabos de esquadra e 29 soldados; na artilharia, 1 condestável e 7 artilheiros; para as junções com Lisboa, 3 fragateiros. Tinha 1 capelão. Os alcaides mores e governadores perpétuos eram da família Távora, fidalgos da casa e morgadio da Caparica, que a administraram entre os séculos XVI e XVIII⁵².

Numa gravura da barra do Tejo de 1673 inspirada no Regimento de Pilotos de António de Mariz Carneiro de 1642⁵³, a torre é apresentada junto ao Tejo, dentro da angra da Paulina. Acima de um terraço com ameias eleva-se uma torre de planta quadrangular, de pequena superfície, que em metade de elevação tem um balcão que o contorna, reduzindo o segmento horizontal a partir daqui. A cobertura é constituída por

⁴⁹ HOMEM, Pe. Fr. Manuel – *Memória da disposição das armas castelhanas*. Lisboa, 1655 Transcrição de texto executada em 1865 a partir da 2ª edição. Lisboa, 1763. Existente no Arquivo de História Militar In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, pp. 24-25.

⁵⁰ BA. *cód. 50-I-8*. fl. 300 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 223.

⁵¹ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 249.

⁵² FRAZÃO, José Augusto do Amaral – Artigo do Jornal *Diário de Notícias* sobre a Torre Velha (transcrição dactilografada) In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 84.

⁵³ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 96.

um telhado de quatro águas. Anexo à fortaleza, na ponta do ancoradouro, reconhece-se uma habitação de dois andares com saída para a praia, a entrada é por meio do rio.

O Conde de Lippe, em correspondência trocada com o Marquês de Pombal, de 20 de Abril de 1776, declarava:

Si après avoir fait tous les efforts pour éloigner ou arreter l'Armée espagnole aux frontières elle parvint néanmoins à menacer la Capitale je crois que pour ce Cas rien ne saurait être mieux que d'avoir préparé d'avance des fortifications sur les hauteurs d'Almada pour protéger une Armée ou Corps d'Armée campée sur ces hauteurs faisant face vers le Sud ou Sud-Sud-Est on couvrira d'ouvrages ou Batterie pour défendre La Plage vers Le couchant, que les Marées laissent à Sec, cette Position donne les importants avantages suivants⁵⁴.

Só passados 35 anos é que o empreendimento se realizaria pelos ingleses através de um conjunto de redutos de campanha⁵⁵.

Em 1763 João Baptista de Castro escreve que a fortaleza se encontrava *na escarpa de hum monte com varias baterias*. Apesar das várias modificações realizadas ao longo do tempo a secção virada para o rio tinha sido a mais descurada⁵⁶.

Pedro Cid refere *que é impossível achar uma torre da Idade Média que disponha ao mesmo tempo de planta oblonga, de um coroamento sem ameias e de uma altura substancialmente inferior ao seu comprimento. Nestes termos, a inclusão de um terraço na "torre" cimeira – solução tão cara ao fortificador medieval – ganha outro significado, pois vê-se que a nitidez daquele remate horizontalizado é a do próprio modelo geométrico que terá estado na base do seu desenho⁵⁷.*

Nos Arquivos de Engenharia Militar encontra-se uma *Planta da Torre de S. Sebastião de Caparica*, que deverá ser provavelmente de 1750-1790 mandada executar pelo Marechal de Mello e Castro, que regista em pormenor o que foi erigido junto à arriba⁵⁸.

Comparando esta planta com a de Mateus do Couto, verificamos que esta última tem vários erros *na geometria dos corpos adossados à escarpa e, sobretudo, no posicionamento do baluarte, que aparece ali excessivamente deslocado para oriente⁵⁹.*

Existe uma *Relação das Roinas q̄se achão nas praças, fortalezas, e Fortes da Marinha de 1751*. Desta Relação se percebe que *os quarteis que se acham encostados à rocha, e ficão sobre a bateria baixa estão ameaçando ruina; e porque não são convenientes a defença em semelhante citio, se devem logo mandar deribar antes que o estrondo de algum tiro os deite*

⁵⁴ BNL. vol. Lorge Moser, nº 739. fls. 1v.-2 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 187.

⁵⁵ Norris e Bremner, 1986, p. 61; e Sousa, 1981, pp. 130-131 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 187.

⁵⁶ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 195.

⁵⁷ Idem – *Ibidem*, pp. 201-202.

⁵⁸ GEAEM, nº 1037 In CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 249.

⁵⁹ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 249.

sobre quem estiver laborando na mesma bateria; e se lhe fará outra ordem de escada, que mais suavemente desça às referidas batarias⁶⁰.

Na gravura *Prospect von der Gegend bej Lisabona* do século XVII no engenheiro português, Tomo primeiro composta por Manuel de Azevedo Fortes, Vol. 1 (1728), a Torre de São Sebastião surge com uma torre medieval colocada na plataforma inferior. Para o Padre Luiz Cardoso o baluarte era a plataforma, e o volume cimeiro as casas do Capitão.

Em 1762, o Conde de Lippe, marechal-general do Exército Português escreveu ao Marquês de Pombal, sobre a edificação de fortalezas nos locais de maior altitude de Almada, para auxílio de Lisboa, mantendo defesas a sul: *Se, após terem feito todos os esforços para afastar ou deter o exército espanhol, nas fronteiras, ele conseguiu não obstante, ameaçar a capital, creio que em tal caso, nada preferiria a terem-se preparado, de antemão fortificações nas elevações de Almada, para proteger um exército ou corpo de exército acompanhado nessas mesmas elevações, fazendo frente para o sul ou sul-sueste; cobrir-se-ão de defesas a frente e os flancos dessa posição, não esquecendo igualmente o colocar algumas defesas ou bateria para defender a praia que fica para poente, que as marés deixam a seco.*

Chamava à atenção que essa posição de maior altitude é de difícil acesso para tropas inimigas: *as fortificações – preparadas de antemão e com grande antecedência – na frente e nos flancos, inacessível pela sua rectaguarda, por se apoiar na embocadura do Tejo*⁶¹.

O General Arthur Wellesley 50 anos mais tarde dará ordem para a edificação das ditas *fortificações*.

Frazão de Vasconcelos retrata a sua configuração no século XVIII:

*Se ajuizarmos por um deficiente desenho de 1767 a Torre Velha era constituída por uma bateria ameçada, de forma circular, ao centro da qual se elevava uma torre também circular e ameçada que se prolongava para o interior por uma bateria rectilínea ameçada, assentando a primeira bateria em baixo junto à praia*⁶².

A *bateria rectilínea ameçada*, está na posição da residência de dois andares que se vê na ilustração de 1673, não havendo a certeza de se tratar de uma bateria.

A *Memória Geográfica Sobre o Reino de Portugal*, de autor incógnito, data de 1767 e encontra-se nos Arquivos Históricos de Vincennes (França) onde se regista a seguinte informação: *A esta torre (S. Vicente de Belém) opõe-se, pelo lado sul a Torre Velha ou de S. Sebastião. Está situada sobre uma montanha e as suas baterias altas e baixas cruzam a da Torre de Belém*⁶³.

⁶⁰ AHM – 1ª Div., 9ª secção, cx 1 In CID, Pedro de Aboim Inglês – *Op. Cit.*, Anexos. Doc. 3, p. 374.

⁶¹ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 27.

⁶² FRAZÃO, José Augusto do Amaral – Artigo do Jornal *Diário de Notícias* sobre a Torre Velha (transcrição dactilografada) In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 96.

⁶³ VICENTE, António Pedro – *Memórias Políticas, geográficas e militares de Portugal*. 1762-1796, Lisboa, 1971, In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 96.

Vejamos a descrição do Padre Luís Cardoso acerca da Fortaleza:

No districto desta Villa fica a Torre Velha, chamada de S. Sebastião, situada defronte da de Belem, a qual pela banda da terra tem cava com ponte levadiça, donde se entra em hum pateo, em que está a Igreja de S. Sebastião, que dá o nome à Torre, e as casas do capitão. Daqui se desce por huma escada de vinte degraus à Torre, que tem huma nó plataforma, donde joga a artilharia quasi ao lume da agua.

(...)accommodar quarenta embarcações pequenas: na ponta da rocha, da parte do Sul, tem seu forte, com oito peças cavalgadas, para defeza da terra, e guarda daquelle canto de aguas, em que o Tejo se alarga naquelle sitio, que he a mayor largura do rio⁶⁴.

Em 1796, o coronel Francisco D'Alincourt conduz novas obras na fortaleza encabeçado pelo ministro da Guerra D. João Carlos de Bragança, Duque de Lafões. A fortaleza em 1801 deixa de ter funções de protecção da barra do Tejo. No desenho de Francisco d'Alincourt dos finais do século XVIII o baluarte que se vê poderá ter sido o construído por D. João II⁶⁵.

Num documento de 1799 lê-se o seguinte:

No distrito desta vila fica a Torre Velha, chamada de S. Sebastião, situada defronte de Belém, a qual pela banda de terra tem cave, com ponte levadiça, donde se entra em um páteo em que está a igreja de S. Sebastião que dá o nome à Torre e às casas do governador. Daqui se desce por uma escada de vinte degraus à Torre, que tem só uma plataforma, donde se joga a artilharia quase ao lume de água⁶⁶.

Guilherme Luís António de Valleré produz em 9 de Setembro de 1794 uma descrição, pormenorizada, de peças de artilharia e munições presentes na Torre de São Sebastião. Explica pois: *com as obras que se lhe têm acrescentado é capaz de se lhe colocar na frente que defende a passagem do Tejo, a artilharia seguinte:*

- 1 Peça de calibre 36;
- 13 Peças de calibre 24;
- 11 Peças de calibre 18;
- 7 Peças de calibre 12.

Perfazendo um total de 43 peças, na dianteira do rio, antevendo-se mais 6 peças de calibre 6 para protecção do lado de terra.

⁶⁴ CARDOSO, Padre Luís – *Op. Cit.*, pp. 15 e 24.

⁶⁵ CID, Pedro de Aboim Inglez – *Op. Cit.*, p. 246.

⁶⁶ FRAZÃO, José Augusto do Amaral – Artigo do Jornal *Diário de Noticias* sobre a Torre Velha (transcrição dactilografada) In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 100.

Conforme a mesma descrição o número presente de peças era aquém ao esperado:

- 5 Peças de ferro de calibre 24;
- 7 Peças de bronze de calibre 18;
- 7 Peças de bronze de calibre 12;
- 6 Peças de ferro de calibre 6.

Sobrava uma peça de bronze, abatida. As peças estavam armadas sobre *reparos de marinha novos*⁶⁷.

A Torre de São Sebastião da Caparica acabaria por ser metamorfoseada em lazareto, cuja função era albergar viajantes e marinheiros que, ao chegar a Lisboa, tivessem de permanecer em quarentena.

Outras Fortificações

O Forte de Nossa Senhora da Saúde da Trafaria foi erigido em 1683 segundo Raul Pereira de Sousa *que os ventos dominantes do quadrante norte tenderiam a fazer descair os navios sobre o espraiado areal com pequenos fundos e uma baixa perigosa, a Pedra da Lage ou calhau do Mar, o que levaria o eventual inimigo a afastar-se do local, ficando fora do alcance eficaz da artilharia da época. A fortaleza tinha assim a sua utilidade limitada a reduzir o perigo de um possível desembarque*. Acabaria por servir de Lazareto de 1797 a 1820⁶⁸.

Em 1571 o arquitecto Francisco de Holanda elabora a obra Da Fábrica que falece à cidade de Lisboa, nela apresenta as suas sugestões para o reforço defensivo da Barra do Tejo:

Assim mesmo deve de ser fortalecida, reparada e acabada a fortaleza de Belém e a de S. Gião [Julião], pois que tem tanto custado sem estar bem acabada; e isto, com alguns baluartes fortes que lhe respondam da outra banda da Trafaria e da área da Adiça; ou seja, um defronte da Torre de Belém, onde está a Torre Velha, e outro defronte de Santa Caterina de Ribamar, que é a mais segura Fortaleza de Lisboa, ali onde acabam os montes de Almada e começam a área da ponta da Trafaria ou Cachopo; ou se possível for, havendo pedra ou fundamento seguro, podia-se fazer este baluarte no meio da cabeça onde arrebenta o mar dos Cachopos, que responde mais fronteiro a São Gião; o qual, podendo ser seria coisa fortíssima e que muito ajudaria a defender a barra de Lisboa de todo perigo que por ela lhe pode fazer dano alguma hora. E estes tais baluartes haviam de ser rasos e baixos e fortíssimos e feitos não de pedra e cal, mas de tijolo cozido mui delgado e forte, que é muito mais seguro. Digo do embasamento ou pé do baluarte para cima, que deve ser de pedra lioz; os quais baluartes

⁶⁷ VICENTE, António Pedro – *Memórias Políticas, geográficas e militares de Portugal*. 1762-1796, Lisboa, 1971 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 99.

⁶⁸ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 106.

ou bastiões podem ser conformes a este desenho, ainda que a forma seja pequena por não caber em o livro maior⁶⁹.

Segundo Nuno Rubin, Esta fortificação é das mais difíceis de referenciar, até porque desapareceram, julga-se de há muito, os seus vestígios.

No entanto constituía à data de 1580, antes da antevisão espanhola, um elo importante na defesa da barra do Tejo, cruzando fogo com a Torre da cabeça Seca (São Lourenço, Bugio).

Mais uma vez temos de recorrer ao desenho de Terzi de 1580. Ampliamos pois a sua imagem, e aí se pode ver que tinha uma traça quadrangular, com baluartes triangulares nos vértices, traça essa curiosamente parecida com a do Forte de Stº António da Barra, que abaixo estudaremos.

Não encontramos nada sobre os detalhes da sua construção, nem indicação de quem foi o seu construtor. Possivelmente terá sido implementada sob a direcção de D. Manuel de Portugal, à data “Fortificador-Mor do Reino”.

No desenho de Massai de 1589 surge uma fortificação, designada Forte do Torrão, que julgamos ser a mesma, já que está implantada no mesmo local assinalado por Terzi⁷⁰.

Sobre o forte de Santa Luzia de Cacilhas desconhecemos quando se iniciou a sua construção, só a sua reconstrução que remonta aos finais do século XVII já atrás referido.

Numa litografia de Alexandre Jean Noel retratando um quadro de 1793 do pintor inglês John Thomas Serres, vê-se o forte acima do *Pontaleto* não tapado pela margem do porto. A visibilidade do quadro só nos mostra a muralha a levante rematada por um peitoril de edificação simples e a construção de acantonamento, juntos e meio tapados por embarcações⁷¹.

A gravura de 1793 exhibe o terraço do forte, levantado e com resguardo, sobre o Pontaleto, um alfaque rochoso que na altura não estava tapado pelo cais.

Castelo Branco e Figueiroa diz nas suas *Memórias militares pertencentes ao serviço de guerra*, que o reduto se encontrava com artilharia em 1711⁷².

Pinho Leal um século depois comunica que outrora era protegido por oito peças mas à data já não tinha qualquer artilharia.

O Forte de Arealva / Forte da Fonte da Pipa encontra-se na localidade de Arealva.

⁶⁹ HOLANDA, Francisco de – *Da Fábrica que falece à cidade de Lisboa*. Lisboa, Livros Horizonte, 1984, pp. 19-20.

⁷⁰ RUBIN, Nuno – *Op. Cit.*, p. 74.

⁷¹ SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 60 (ver imagem); NOEL, Alexandre Jean, 1752-1834 – *A view taken from Lisbon, of the point of Cassilhas, the english Hospital, & the Convent of Almada... / drawn by Noel; engraved by Wells*. London: [s.n.], 1793, 1 gravura: água-tinta, p&cb Cota do exemplar digitalizado: e-724-a.

⁷² FIGUEIROA, Castelo Branco e – *Memórias militares pertencentes ao serviço de guerra*. Lisboa, 1719-1730 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 62.

Castelo Branco e Figueiroa descreve-o em 1711 como igualmente munido de artilharia e que teve obras de reparação nesse ano que custaram 154.320 réis, como se pode verificar no documento redigido pelo sargento-mor, Pedro Gualter da Fonseca⁷³.

Num *Projecto de expedição contra Portugal, com um plano*, executado pelo francês, capitão-de-fragata, Jacquelin, em 1796, afigura-se numa imagem do rio uma única fortificação a oeste do que é hoje o seminário de São Paulo, de apenas uma plataforma coroada por uma Torre com uma cruz, no que equivale à Arealva; outro forte a leste, próximo da ponta da falésia seria segundo Raul Pereira de Sousa, o de Cacilhas⁷⁴.

O Chafariz Fonte da Pipa foi construído por ordem de D. João V, em 1736, sendo posterior ao Forte da Fonte da Pipa.

Raul Pereira de Sousa concluiria assim tratar-se de apenas um forte e não de dois:

Por tudo isto somos levados a concluir que o Forte da “Fonte da Pipa” é ... o forte que se tem chamado de Arealva.

Os restos da construção são bastante visíveis do lado do rio, conservando-se em bom estado a muralha e o parapeito. Destes, observam-se cerca de 70 metros, paralelos ao rio, 30 metros do lado nascente e 5 metros do lado poente, formando o conjunto um rectângulo. Do lado nascente, encostado à muralha existia um cais que, por meio de rampa, dava acesso a uma porta de mar. É ainda visível, acima de um terraço recente, a verga da porta encimada por um frontão com nicho onde se aloja uma antiga imagem de S. João, possível patrono do forte. Abaixo do terraço, observa-se a parte restante da porta⁷⁵.

Sobre o Forte da Banática construído por D. João III, não na presente Banática mas sim em Palença de Baixo, Castelo Branco e Figueiroa não regista o fortim na sua relação de fortalezas de 1711, podendo nessa altura já não estar guarnecido e artilhado⁷⁶.

Vieira Júnior, Duarte Joaquim refere que *onde está a fábrica do tijolo – hoje é fábrica de guano – existiu em tempos um fortim que foi construído no reinado de D. João III, e do qual ainda hoje há vestígios, existindo os paióis da pólvora, que foram feitos sob a rocha, para o lado de leste, e ainda no tempo de D. Miguel foi este forte artilhado e guarnecido até 1833 pelas tropas do usurpador⁷⁷.*

⁷³ FIGUEIROA, Castelo Branco e – *Memórias militares pertencentes ao serviço de guerra*. Lisboa, 1719-1730 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 78.

⁷⁴ VICENTE, António Pedro – *Memórias Políticas, geográficas e militares de Portugal*. 1762-1796. Lisboa, 1971 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 78.

⁷⁵ VICENTE, António Pedro – *Memórias Políticas, geográficas e militares de Portugal*. 1762-1796. Lisboa, 1971 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 80.

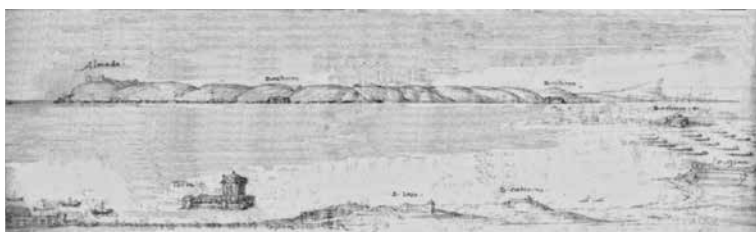
⁷⁶ VICENTE, António Pedro – *Memórias Políticas, geográficas e militares de Portugal*. 1762-1796. Lisboa, 1971 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 84.

⁷⁷ JÚNIOR, Duarte Joaquim Vieira – *Vila e Termo de Almada*. Lisboa: Imprensa Lucas, 1897 In SOUSA, R. H. Pereira de – *Fortalezas de Almada e seu termo*. Almada: Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Almada, 1981, p. 94.

Anexo



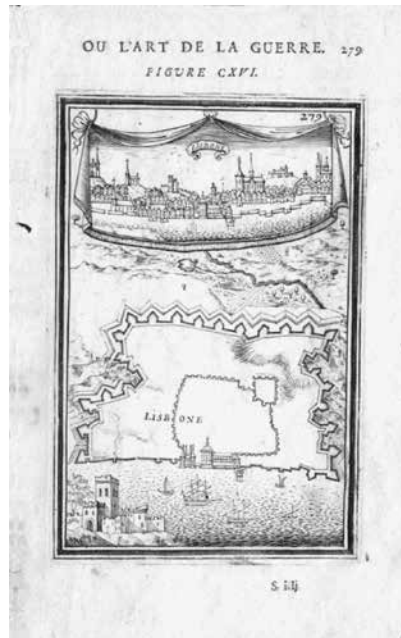
Possível representação da Torre na Batalha de Alcântara de 1580.
Gravura c. de 1595 (detalhe).



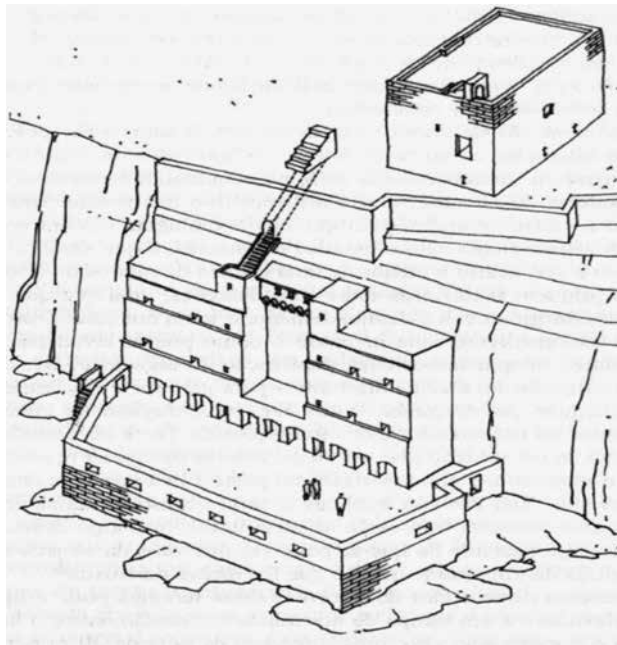
Holanda, Francisco de – *Da Fabrica que falece a Cidade de Lisboa*, 1571.



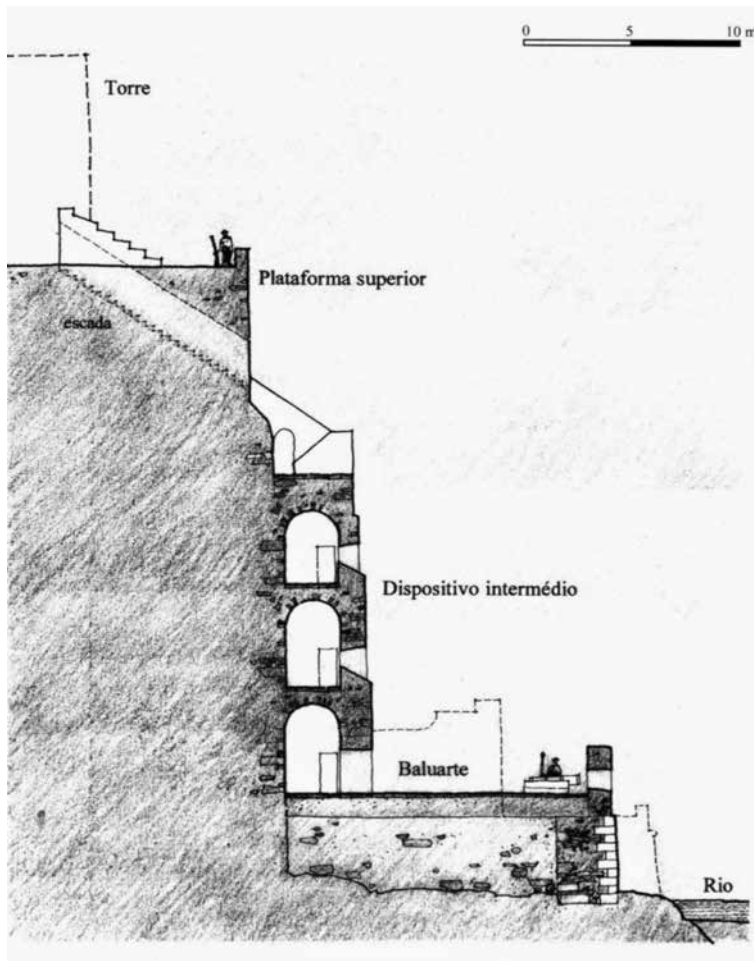
TERZI, Felippe – Planta do rio da Cidade de Lisboa. In *Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas...* Torre do Tombo. Cota PT-TT-CCDV/29, 1607-1617. p. 80.



MALLET, A. Manesson – *Les Travaux de Mars, ou l'Art de la guerre*, 1684.



A Torre de Caparica no século XV, vista conjectural.



In CID, Pedro de Aboim Inglez – *A Torre de S. Sebastião de Caparica e a arquitectura militar do tempo de D. João II*. Lisboa: Edições Colibri, 2007.

A MARINHA DE COMÉRCIO NACIONAL – QUE FUTURO?

Comunicação apresentada pelo
Dr. Rui Raposo, em 18 de outubro

Portugal é um país claramente periférico em relação à União Europeia e tem apenas duas fronteiras: a Espanha e o Oceano Atlântico. Situado no extremo sudoeste da Europa, o país está muito distanciado dos principais mercados do Centro e do Norte da Europa.

Um país nestas condições geográficas tem necessariamente de ser servido por um adequado sistema de transportes, o que não acontece actualmente. Em termos conceptuais, o sistema está manifestamente mal organizado, pois praticamente 75% do transporte de mercadorias entre Portugal e os restantes países europeus, é feito por via rodoviária. Ora, a única via rodoviária existente entre Portugal e os restantes países europeus passa por Irun, no País Basco, onde poderão surgir, no futuro, bloqueios de vária ordem e o país ficar isolado por via terrestre, restando-lhe unicamente a fronteira marítima.

Quando a questão dos transportes for verdadeiramente equacionada, é necessário ter em consideração vários parâmetros, designadamente, a determinação dos custos reais de cada modo de transporte procedendo à necessária internalização dos custos externos, sob pena de se continuarem a verificar as desvantagens competitivas entre modos de transporte e a conseqüente distorção da concorrência que hoje se verifica.

Assegurando mais de 80% do comércio mundial, o transporte marítimo suporta a logística necessária à produção, à distribuição e ao consumo em todos os países, com impacto directo na qualidade de vida dos cidadãos, particularmente no que respeita aos habitantes de regiões insulares, ribeirinhas e periféricas. Este modo de transporte constitui um dos pilares fundamentais do crescimento económico e os serviços que presta são vectores essenciais para assegurar a competitividade das empresas e a dinamização da actividade económica nos quadros europeu e mundial, assegurando uma importante fonte de rendimento e emprego na Europa.

De acordo com um estudo publicado em 2015 pela *Oxford Economics*, €1 investido no *Shipping* em Portugal tem um efeito multiplicador de €2,9 na economia portuguesa como um todo (devido aos efeitos directos, indirectos e induzidos).

No entanto, quando hoje se fala da marinha de comércio portuguesa, fala-se em crise e, inevitavelmente, do declínio da frota e do emprego de marítimos nacionais por ele induzido. Mas os efeitos são ainda outros, designadamente, a visibilidade e a imagem da marinha de comércio e a quebra de receitas nos sectores que com o dos transportes marítimos se interligam.

Por isso seria muito importante que se percebessem quais as causas desta situação, para que se pudessem tomar as melhores soluções.

Na verdade estudos e diagnósticos sobre o assunto não faltam:

Livro Branco sobre Política Marítimo-Portuária rumo ao Século XXI (1996), na *Estratégia Marítimo-Portuária* (2003), no relatório *O Oceano – um Desígnio Nacional para o Século XXI* (2004), na *Estratégia Nacional para o Mar* (2006), nas *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário 2006*, no *Plano Estratégico dos Transportes 2008-2010* (Programa do XVIII Governo), no *Hypercluster da Economia do Mar* (2009) e mais recentemente, na *Estratégia Nacional para o Mar*, na sua versão para 2013-2020, onde consta:

“A adopção de práticas para o sector dos transportes marítimos, nomeadamente de política legal e fiscal, similares às que têm sido adoptadas pelos congéneres europeus, com bons resultados, tanto em termos de receitas fiscais como de recuperação e criação de competitividade a nível global.”

Ou no Programa do actual Governo, onde, para promover o Transporte Marítimo é dito:

Atendendo à sua posição geográfica, Portugal pode e deve afirmar-se como uma potência, não só em termos portuários e logísticos, mas também ao nível do transporte marítimo. Assim, o governo irá: “... apoiar o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional, mediante um benchmarking europeu que permita replicar em Portugal as condições legais e fiscais mais favoráveis encontradas, no respeito pelas regras europeias e internacionais aplicáveis. Por esta via, pretende-se aumentar o número de navios com pavilhão nacional e dotar o País de uma oferta de capacidade de carga, diminuindo a dependência quase absoluta actualmente existente do shipping internacional e aumentando simultaneamente a oferta de emprego para os tripulantes portugueses”.

A questão é muito fácil de equacionar:

Os navios de bandeiras europeias não são competitivos em relação a navios de bandeiras de países terceiros e navios de bandeira portuguesa não são competitivos em relação aos navios de outras bandeiras europeias.

Resolver esta questão é encontrar a solução para o problema.

Uma primeira aproximação seria conceder aos navios de bandeira portuguesa as mesmas condições que os navios de outras bandeiras europeias já usufruem e que constam das *Community Guidelines on State Aid for Maritime Transport*, adoptadas em 2004, porque foram as medidas previstas nestas *guidelines*, com realce para o “imposto sobre a tonelagem” que, reconhecidamente, travaram o continuado declínio da frota comunitária, aumentaram a sua competitividade perante a concorrência dos navios registados

em países terceiros e, por esta via, estimularam o retorno dos navios aos seus Registos Nacionais e promoveram o emprego dos marítimos europeus.

O problema da marinha de comércio só não é mais grave porque, à semelhança dos seus pares europeus, alguns armadores nacionais colocaram os seus navios em Registos estrangeiros, movimento que só não atingiu maior expressão porque o Governo, em 1989 criou o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

A AAMC aproveitando o facto de estar filiada na *European Community Shipowners' Associations* (ECSA) e na *International Chamber of Shipping* (ICS), tem veiculado o que pretende ver consideradas na *Estratégia Europeia para os Transportes Marítimos 2020* que a Comissão Europeia se prepara para apresentar em 2017, com especial enfoque na pretensão de revitalizar o transporte marítimo de curta distância.

A AAMC também não esquece as medidas de combate à poluição do meio marinho e à poluição atmosférica e as respectivas necessidades de dar cumprimento aos requisitos impostos pela gestão das águas de lastro e pela reciclagem dos navios, bem como às medidas conducentes à redução dos gases poluentes e com efeito de estufa emitidos pelos navios e que se concentram na qualidade e na quantidade dos combustíveis utilizados.

Aproxima-se o momento em que também os armadores nacionais terão de tomar decisões.

Aspectos técnicos e Financeiros

Para os navios cumprirem com as exigências mundiais (IMO) e europeias (EU) no que respeita às emissões poluentes, existem principalmente 3 soluções perspectivadas para reduzir o teor de enxofre no transporte marítimo:

- Utilizar combustíveis fósseis com a qualidade ajustada às zonas geográficas de operação (0,1% ou 0,5% max. teor de enxofre);
- Utilizar o GNL (Gás Natural Liquefeito) como combustível alternativo;
- Instalar métodos de redução de emissões, exemplo mais comum a instalação tecnologia *scrubber* (sistema de lavagem dos gases de evacuação).

Usar combustíveis fósseis com a qualidade ajustada às zonas geográficas de operação (0,1% ou 0,5%)

A solução pode passar por utilizar Gasóleo o que é uma solução muito mais cara (o Gasóleo é cerca de 85% mais caro do que os combustíveis actuais) e, além disso, devido a um sobreaquecimento dos motores que daqui resultaria teriam de ser instalados novos permutadores de calor (arrefecedores de gasóleo) nos sistemas de combustível dos navios;

Passar a utilizar GNL

Para os navios usarem GNL, os seus motores teriam de ser convertidos por forma a poderem consumir gás natural liquefeito (armazenado a temperaturas criogénicas), o que é um investimento elevadíssimo (nunca menos de 8 milhões de euros por navio, para os navios com as características dos que estão registados no registo convencional português, pertencentes aos armadores portugueses e que fazem o transporte das mercadorias para a Madeira e para os Açores. Outra alternativa será mandar construir novos navios cuja propulsão esteja baseada em GNL o que não é exequível dados os elevados investimentos necessários. Além disso a solução de navios movidos a GNL implicam uma estrutura de abastecimento de GNL nos portos portugueses que é actualmente, e será nos tempos mais próximos inexistente (o mesmo se passa com a grande maioria dos países europeus)

Continuar a usar os combustíveis actuais e Instalar tecnologia *scrubber* (sistema de lavagem dos gases de evacuação)

A instalação dos *scrubbers* nos navios significa um elevado investimento que nunca será inferior a 4 milhões de euros por navio. Mesmo neste caso põe-se o problema do despejo dos resíduos (lamas) que são recolhidos nesses “filtros” de gases nos portos nacionais, onde igualmente se inclui a capacidade necessária de instalações em terra para a recolha e tratamento dos mesmos.

Os armadores nacionais, estão a preparar-se para implementar gradualmente as exigências estipuladas pela IMO e aprovadas no Parlamento Europeu, bem como a legislação portuguesa em vigor, nas datas definidas (2020 ou 2025, conforme a decisão que irá ser tomada pela IMO em 2018), mas as exigências para os navios cumprirem com as regras internacionais em vigor, implicam elevadíssimos investimentos nos navios actualmente utilizados pelos armadores nacionais.

Há também de ter em consideração que as duas regiões autónomas estão muito dependentes do transporte marítimo e, em termos de política nacional é importante não esquecer o princípio da continuidade territorial e a situação geográfico ultra periférica destas duas regiões.

A questão é muito fácil de equacionar:

Os navios de bandeiras europeias não são competitivos em relação a navios de bandeiras de países terceiros e os navios de bandeira portuguesa não são competitivos em relação aos navios de outras bandeiras europeias.

Resolver esta questão é encontrar a solução para o problema.

O actual governo está a trabalhar no assunto, façamos votos para que tenha sucesso.

REMÉDIO PARA UMA ESCALA MORIBUNDA NO ATLÂNTICO NORTE

Comunicação apresentada pelo académico
José Reis Leite, em 15 de novembro

“Não poderão conservar-se as Ilhas em o Oceano
sem náutico comércio, e poder naval que as defenda”

António Cordeiro, *História Insulana*

Angra, na Ilha Terceira dos Açores, foi a base de escala açoriana da Carreira das Índias, talvez a mais importante dessa rede de apoio ao longo do Atlântico. Não pretendo falar-vos da Carreira das Índias, mas simplesmente realçar que a montagem de uma base de apoio na então vila e depois cidade (1534) de Angra marcou o destino desse lugar de forma indelével.¹

A passagem dos navios vindos da Índia, da Mina e da América do Sul, pelos Açores era um imperativo da navegação no Atlântico devido às correntes e aos ventos dominantes que exigiam esse desvio para se poder alcançar a costa europeia. Contudo, a decisão de transformar Angra na base de apoio a essa torna viagem foi uma decisão política da coroa, tendo em conta, sem dúvida, as condições excecionais do seu porto e da sua localização no arquipélago. Fez-se por etapas e por montagem sucessiva de estruturas. Primeiro decidiu-se que todas embarcações que chegassem ao mar dos Açores se encontrassem em Angra, e não se dispersassem por outras ilhas, como tinha acontecido no início da carreira, com prejuízos manifestos sobretudo no contrabando das cargas de monopólio régio. Depois, a montagem de apoios quer em terra, quer no mar. Uma provedoria que coordenasse os serviços, a Provedoria das Armadas, e a nomeação de um provedor, o Provedor das Armadas (1527). Esta estrutura devia coordenar os apoios em terra tanto aos navios da carreira propriamente dita, como aqueles da chamada Armada das Ilhas, que vinha em seu auxílio. Esta armada começou a organizar-se cerca de 1518 e tornou-se, no período áureo da carreira, em regular e anual. Além disso, o provedor coordenava a concentração na base de Angra dos géneros necessários ao abastecimento dos barcos,

¹ As escalas do Atlântico em geral e muito particularmente a escala açoriana são hoje bem conhecidas devido aos estudos de Artur Teodoro de Matos. Destaco desse conjunto de estudos os seguintes: As Escalas do Atlântico no século XVI, série separatas 197, Lx^a, IICT, 1988 e como síntese da sua investigação o capítulo “Escala Atlântica de referência. Entre a atalaia do oceano e a opressão dos naturais”, in História dos Açores (Direção Científica de Artur Teodoro de Matos, Avelino de Freitas de Meneses e José Guilherme Reis Leite), AH, IAC, vol I, 2008, pp 199 a 233.

os da carreira e os da armada, e um estaleiro de reparações dos estragos que as longas viagens provocavam. Tinha ainda a função de preparar uma frota de embarcações rápidas que permitisse comunicar com os navios da carreira e prestar-lhe auxílio, em caso de chegarem às águas açorianas antes da data prevista e quando ainda a armada das ilhas não estava presente. Esta última função, que hoje chamaríamos uma força de intervenção rápida, nunca chegou a estabilizar-se formando-se esporadicamente e muitas vezes com embarcações de comércio, alugadas *ad hoc*, para cada missão, obviamente transformadas e municiaadas.

Mas deve-se dizer que uma das funções primordiais e até talvez a mais importante e sem dúvida a mais complicada e delicada prendia-se com a defesa pelas armas do sistema político do *mare clausum* ou seja a garantia que o acesso às terras ultramarinas só se faria por meios controlados pelos portugueses e pelos espanhóis e assim se garantia o monopólio do comércio das especiarias do oriente e dos metais preciosos das Índias de Castela. A cooperação entre Portugal e Castela começou cedo e acabou por ser única quando da união das coroas, em 1580. O que estava previsto era que a partir da Primavera tudo estivesse a postos para receber os barcos da carreira da Índia e das Índias de Castela, que se reuniriam nas águas das Flores e do Corvo ou seja no grupo mais ocidental do arquipélago.

O problema que exigia intervenção rápida, atempada e forte era aquele que se punha pela acção das potências europeias que contestavam a teoria do *mare clausum* e o monopólio das coroas peninsulares. Ora a fronteira dessa disputa era precisamente o mar do grupo ocidental, onde os corsários, primeiramente os franceses, logo depois os ingleses, também se concentravam para tentarem tomar alguns dos navios da carreira e transforma-los em presas. O combate a estas práticas fazia-se por dois sistemas, a defesa efetiva através da Armada das Ilhas e a disputa em tribunais arbitrais, com êxitos diversos, quer de um quer do outro sistema mas com mais eficácia imediata dos meios militares.

A pergunta óbvia é: Até quando este dispositivo vigorou com eficácia e conseguiu manter o sistema que era suposto defender. A resposta nem é fácil, nem sequer muito precisa, porque foi acontecendo ao longo de muito tempo. Não se andarão longe da realidade ao dizer que o auge da eficácia se deu na década de setenta do século XVI (o regimento de D. Sebastião), se manteve no início da união das coroas (1580) e começou a desmoronar-se a partir dos finais do século.

Tudo isto relacionado evidentemente com as circunstâncias da política europeia², com as fissuras na Monarquia Católica, com a guerra com a Inglaterra e com os rebeldes das Províncias Unidas e também com os progressos técnicos das embarcações, as da carreira e as da guerra.

Digamos que nesse fim de século dois acontecimentos foram decisivos para acelerar a decadência da escala açoriana e por conseguinte para a base de Angra. Por um lado,

² Para os factos que se prendem com o Império português consulte-se João Paulo de Oliveira e Costa (Coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira *Historia da Expansão e Império Português*, Lx, Esfera dos Livros, 2014

o desastre da Invencível Armada³ em 1588, que fragilizou irreversivelmente a Marinha hispânica, a que a portuguesa estava associada e em consequência disso o triunfo da coroa inglesa e dos holandeses que pressionou a Rota do Cabo e a Carreira. Por outro lado, o acesso direto das novas potências marítimas às fontes ultramarinas, principalmente os holandeses no império português da Ásia, fez desaparecer as funções essenciais da base de apoio nos Açores.

Não irei, porque não é esse o meu propósito, fazer qualquer tentativa de historiar os desastres que desde os finais do séc XVI e nas primeiras décadas do séc XVII, fustigaram os Império português na Ásia e no Brasil. Isso é, aliás, matéria bem conhecida e que todos aqui terão presente.

O que nos interessa, para o que me proponho expor-vos, é compreender quais as consequências desses factos nos Açores.

Deixou de haver meios e até motivação, para se garantir a eficiência e a regularidade do sistema do apoio montado nas ilhas. A armada das Ilhas começou a ser irregular e menos numerosa (não temos infelizmente, por enquanto, um levantamento dessas insuficiências), a defesa do mar e a segurança das rotas, até entre ilhas, falhou em consequência disso e a impossibilidade de se organizar e manter a tal força de intervenção referida, que tinha sido programada, mas não efetivada e que agora seria indispensável. A defesa em terra de cada ilha era frágil, variando de caso para caso. Se Angra, por exemplo, se mostrava, devido a um bom sistema defensivo, preparado para resistir bem a qualquer ataque, as outras ilhas do grupo central não o conseguiam fazer. Melhor dito, sem apoio da marinha no mar, as ilhas ficavam à mercê dos corsários.

Os ingleses não perderam a ocasião da castigarem as ilhas açorianas devastando-as e queimando as suas povoações numa demonstração de força e de eficácia, não pretendendo porém ocupa-las. São os casos, a título de exemplo, mas também os mais graves, do ataque às Flores, em 1587, que destruiu a vila de Santa Cruz e o outro, em 1591, de Cumberland, ao Faial, queimando e saqueando a vila da Horta.

O cronista açoriano, Frei Diogo das Chagas, que era florentino, define estas acções como uma perseguição dos hereges aos bons católicos na fronteira, que se deslocara para o Atlântico, entre as duas europas, a católica e a protestante.

No século XVII abatia-se sobre os Açores uma outra calamidade, a pirataria berbere, os turcos, como eram conhecidos nas ilhas, que saídos do Mediterrâneo se dirigiam às ilhas fazendo corso no mar e atacando também por sua vez as ilhas menos povoadas e menos defendidas, saqueando-as e levando parte da população cativa, com o fim de virem a beneficiar de futuros resgates.

³ O Prof Victor Gaspar Rodrigues, quando da apresentação desta comunicação na nossa Academia, chamou a atenção para a circunstância do desastre da Invencível Armada não ter só por si incapacitado a Monarquia Católica de continuar a ter meios para formar armadas. Agradeço a informação. Em sentido contrário consulte-se Augusto Salgado e João Pedro Vaz *Invencível Armada. A Participação Portuguesa*, Lx^a, Tribuna da História, 2004

Seriam muitos os exemplos, mas fiquemos por dois, o ataque devastador à ilha de Santa Maria, em 1616, que ficou na memória coletiva como das maiores desgraças açorianas e em contraponto, o ataque frustrado ao Corvo, em 1632, em que os corvinos conseguiram vencer os invasores. Foi tão extraordinária a vitória que a atribuíram a um milagre da sua padroeira, Nossa Senhora do Rosário, que juravam terem visto a liderar a defesa.

Mas uma lição aprenderam os açorianos no meio destas provações. Não tendo defesa garantida, nem apoios eficientes da coroa, nem das autoridades locais, trataram de muitas vezes, a maior parte das vezes, diga-se, fazer um entendimento com os piratas fornecendo-lhes o que desejavam, água e abastecimentos, em troca de não serem atacados. Por mais que fossem admoestados pelo crime que cometiam, faziam orelhas de mouco, porque assim compravam o sossego e a liberdade.

Tudo isso tinha consequências muito graves em todas as ilhas, mas muito principalmente na Terceira e em Angra, como base do apoio à carreira da Índia que se desmoronava. Basta dizer que boa parte da navegação lusa do oriente era feita em navios ingleses, depois do estabelecimento da paz entre a Inglaterra e a Monarquia Católica, ainda antes da Restauração.

A insegurança no mar e as dificuldades de apoio eficiente em terra afastavam as frotas que vinham do Brasil em regime de comboio, agora que o comércio do açúcar até poderia animar o negócio das ilhas. As que passavam necessitadas de escala eram demasiado grandes para as poucas disponibilidades existentes.

O fim da união das coroas⁴, castelhana e portuguesa, em 1640, animou as elites locais fortalecidas pelo êxito que tinham alcançado na guerra contra os espanhóis acantonados na fortaleza de S. Filipe de Angra. Foi principalmente os angrenses que lideraram o processo político de governação das ilhas por eles próprios e não por um qualquer governador nomeado pelo rei, como parecia ser intenção do governo do centro. A proposta açoriana era no sentido de convencer a coroa que tinha toda a vantagem em aceitar uma espécie de pacto com as elites locais que governariam à maneira tradicional as ilhas, as defenderiam com as ordenanças, de qualquer ataque e garantiriam pela fidelidade ao rei, como súbditos leais e prestáveis, a permanência das ilhas no domínio português. Em troca receberiam a garantia que a coroa não intentaria estabelecer nos Açores um qualquer governo geral que se sobrepusse às liberdades tradicionais.

O sistema de governo proposto pelos angrenses, entre vicissitudes várias, acabou a contra gosto de alguns sectores da coroa, por ser aceite como compromissos nas cortes de 1654, e vigorou nas ilhas até 1766, quando no consulado pombalino se instaurou uma capitania-geral nos Açores.

⁴ Para estas questões da história açoriana consulte-se a *História dos Açores*, já citada, A.H., IAC, 2008, 2 vols e para o séc.XVII em especial, Maria Olimpia da Rocha Gil, *O Arquipélago dos Açores no Séc XVII: aspectos sócio-económicos (1575-1675)*, 2ª ed. A.H., SREC, 2015

Era óbvio que Angra não voltava, com estas medidas políticas, aos tempos áureos em que fora base da carreira da Índia. A cidade tinha definhado, perdera em menos de um século cerca de 1000 habitantes. Dos 3000 angrenses do séc. XVI, passara a meados do séc XVII para cerca de 2000. O seu porto, com as novas condições de navegação e comércio perdia vantagens para o porto de Ponta Delgada e mesmo da Horta que começaram a afirmar-se como escalas preferenciais. Só a persistência de Angra como centro administrativo e lugar de residência dos poderes régios delegados, principalmente o Corregedor das ilhas e o Provedor da Fazenda e sobretudo como cidade episcopal lhe davam ainda notoriedade. A recessão generalizada na economia europeia dos finais do séc XVII foi também penalizante para a cidade⁵.

É precisamente aqui que entram dois cronistas que encararam estes novos fenómenos e as novas circunstâncias políticas, descrevendo-as e tentando encontrar suporte teórico para um novo préstimo da sua cidade. Usando a figura retórica de um deles, Manuel Luís Maldonado⁶, o cronista por excelência das grandezas e dos orgulhos angrenses, era necessário reacender as cinzas do passado para delas renascer a Fenix Angrense. O outro, António Cordeiro⁷, é mais audacioso ao ensaiar uma reforma de suporte de um novo alento para as ilhas e com ele um destino para Angra.

Vejamos então o remédio recomendado por António Cordeiro para, se não ressuscitar, pelo menos animar o velho papel dos Açores e da cidade de Angra no Império português. É óbvio que a ninguém lembraria voltar a reanimar as bases de uma escala da Carreira das Índias como ela tinha existido no século XVI porque, sendo homens do seu tempo compreendiam bem que se vivia noutra época e com novas problemáticas. Mas o que certamente sabiam era que os Açores, pela sua posição geográfica e pelo seu potencial podiam continuar a ser um ponto de apoio à navegação com proveito para ambas as partes. As produções locais, com destaque no século XVII para o pastel, para os cereais e para o vinho eram por si e pelo seu valor no atlântico suficientes para animar o comércio e os portos insulares podiam ser um atrativo para reabastecimento e apoio às frotas ultramarinas. Tudo isto, contudo, necessitava da garantia de um mar livre de perigo dos corsários argelinos e de uma política de alianças com as potências marítimas europeias, com a Inglaterra, antes de mais, numa época de grande instabilidade e secundarização da monarquia portuguesa.

António Cordeiro, que se definia a si próprio como lusitano, insulano e angrense, tinha, pelo êxito da sua carreira como jesuíta, filósofo e professor em Coimbra, uma

⁵ Maria Olimpia Rocha GIL, “Os Açores e o comércio atlântico nos finais do século XVII (1680-1700)” in *Arquipélago – Ciências Sociais*, nº especial, in *memorian* de João Teixeira Soares, P.D., U.A., pp 137 a 204.

⁶ Manuel Luis MALDONADO, *Fenix Angrence* (leitura palografica de Helder P. Lima), Ed.I.H.I.T., 3 vols, 1989-1997

⁷ António Cordeiro, *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeristas no Oceano Ocidental*, (1ª ed 1717), usei a edição de Lisboa, Typ do Panorama, 2 vols, 1866, daqui em diante citada só por *Historia Insulana*, vol e pg.

preparação teórica e um conhecimento prático das circunstâncias insulares e europeias que lhe permitia falar com propriedade de todas estas questões. Nascido em 1641, ele próprio abandonara cedo (1657) a sua cidade e experimentaria um ataque pirata ao navio em que viajava sofrendo as terríveis provações dessas circunstâncias. Nascido no seio de uma família importante do grande comércio⁸ e tendo estudado no Colégio de Angra, conhecia bem e de perto os problemas das ilhas e da sua cidade. Quando escreveu a *História Insulana*, publicada em Lisboa em 1717, muito da sua argumentação estaria já ultrapassada pelas circunstâncias e por isso é necessário lê-lo como alguém que fala das problemáticas de 40 anos antes.

A visão de António Cordeiro para a organização do governo das ilhas é ambiciosa, mas não foge no essencial àquelas questões que a elite angrense tinha apresentado ao rei na sequência da Restauração de 1640 e que levava às Cortes onde a cidade passara a ter assento. Tudo anda à volta da ideia chave que a melhor solução para garantir a fidelidade das ilhas é aceitar o compromisso dos insulares que prometiam mantê-las ligadas à coroa, sem intromissão de “estrangeiros” no governo, para além daqueles tradicionais com poder delegado e residência trienal, ou seja passageira. Para que isto desse resultado era imprescindível garantir e animar as elites locais a assumirem as suas responsabilidades porque se falhassem dariam então aso a que o governo do centro as dominasse e as governasse. Daqui a preocupação de Maldonado e de Cordeiro em se dirigirem aos “Senhores Angrenses” por serem eles os responsáveis melhor preparados para garantirem o êxito do futuro dos Açores. Não fossem eles ambos também angrenses.

Estas linhas mestras tornaram-se, aliás, recorrentes no pensamento político açoriano, ressuscitando ao longo do tempo e sempre controversas.

Regressemos então à epígrafe do início da nossa conversa: “não poderão conservar-se as Ilhas em o mar Oceano sem náutico comércio, e poder naval que as defenda”.⁹

Fora do contexto esta afirmação do nosso padre Cordeiro pode entender-se como uma banalidade, pois era óbvio que sem comércio e sem defesa naval as ilhas não podiam conservar-se. Mas o que Cordeiro queria dizer, partindo da realidade, era antes que se nem o comércio se animava, nem a coroa garantia as condições de defesa das ilhas nas investidas dos corsários que infestavam os mares, caberia então aos açorianos organizarem-se para se substituírem eles próprios nessas obrigações que o governo do centro se mostrava incapaz de realizar fazendo perigar as Ilhas. Isto é, se a coroa se demite das suas funções pois sejam os insulares a substituí-la antes que algum aventureiro (como diz Cordeiro) retire as ilhas da órbita de Portugal e as transforme num protetorado de outra potência marítima mais eficiente.¹⁰

⁸ Sobre a Família Cordeiro consulte-se Jorge Forjaz e António Mendes, *Genealogias da Ilha Terceira*, Lx^a, Dislivro Histórica, 2007, vol III, p. 353 e seg

⁹ *História Insulana*, vol, II p. 349

¹⁰ O essencial da proposta reformista de Cordeiro encontra-se na *História Insulana*, vol II, cap XVII – Do marítimo governo que deve haver nas ditas ilhas, p. 349 a 353 e cap. XIX – Exortação final das ditas Ilhas, p. 358 a 364

Este aviso seria, ele também, outra constante do pensamento político insular ao longo do século XIX pelo menos.

A receita, então, para os açorianos em geral e os angrenses, em particular, como líderes das ilhas era avançarem com um programa que anulasse o descalabro em que as ilhas se encontravam à beira do colapso. Recomendava o cronista que se constituísse uma esquadra de sete navios, cujo almirante seria o Provedor das Armadas, construídos nos próprios estaleiros insulares, para com ela se garantir que os mares ficavam livres de pirataria e que com esses mesmos barcos se pudesse ajudar as naus vindas do Oriente e comboia-las até Lisboa, porque isso seria serviço de Deus e do Rei, uma vez que a Armada das Ilhas deixara de existir e mandar uma armada aos Açores, quando necessário para comboiar alguma embarcação perdida, como se fazia, era não só mais dispendioso como menos eficaz, perdendo-se muitas delas.

Tive ocasião de apresentar aqui na nossa academia uma comunicação¹¹ a um simpósio de história marítima versando o episódio da preparação à pressa de uma pequena esquadra improvisada no porto de Angra, com navios mercantes alugados para socorrer uma dessas naus e recolhê-la, com êxito, neste caso, afastando a pirataria, ao porto da cidade, guardando-a enquanto esperavam a chegada do socorro de Lisboa para a conduzir ao reino. Cordeiro conhecia, de certo, o episódio e talvez nele se inspirasse para a sua proposta de tornar o esporádico em definitivo.

Sabendo que esta aventura só poderia interessar aos comerciantes, que a financiavam, se lhes garantisse lucros e vantagens, acrescenta como suporte uma contrapartida da parte da coroa. Os Açores seriam isentos do monopólio do comércio do Brasil pela Companhia, podendo livremente não só comerciar mas ainda construir os barcos que entendessem necessários a esse comércio e ainda vender livremente os produtos locais, incluindo o trigo, que pelas leis do reino estava reservado ao abastecimento da capital.

Escrevia rodeando-se de todas as cautelas e sempre com linguagem da maior fidelidade como súbdito exemplar do rei, mas não deixava de propor o inaceitável nesse final do séc XVII (como inaceitável seria ainda por muito tempo) nem mais nem menos do que isentar os açorianos das leis estruturantes do reino, garantindo-lhes um protecionismo que lhes concedia uma situação de súbditos altamente privilegiados de Sua Majestade Fidelíssima. Saberá, não duvido, que isso não era aceitável e saberia também que em tempos de monopolismos e de pacto colonial essa exceção faria das ilhas um interposto atlântico rival de Lisboa. Sabia decerto disso tudo, mas preparava-se para morrer (1722) com a consciência tranquila ligando-se aos três atributos que sempre o auto definiram. A Lusitânia, as Ilhas e Angra. Cordeiro era realmente isso, um português insulano e angrense e como tal um súbdito de insuspeita fidelidade ao Rei de Portugal.

¹¹ José Guilherme Reis Leite, "As Naus da Carreira das Índias e os apoios em terra nos Açores. Uma narrativa exemplar do século XVII" in *Actas do V Simpósio de História Marítima. A Carreira da Índia*, Lxª, Academia da Marinha, 2003, pp 251 a 256

O VICE-ALMIRANTE FERNANDO SIMÕES COELHO DA FONSECA

Comunicação apresentada na Sociedade de Geografia de Lisboa
pelo académico António Rebelo Duarte, em representação da
Academia de Marinha, por ocasião da jornada comemorativa do
Dia Nacional do Mar, em 16 de novembro

I – Introdução

A minha primeira palavra destina-se a agradecer o honroso convite para intervir nesta prestigiada e histórica Sociedade, em representação da AM, duas instituições a que tenho a honra e benefício da pertença.

Acrescento ao agradecimento, uma tripla confissão:

- a) Em 1º lugar, o privilégio e honra, pelo facto de ser parceiro nesta mesa do mar, do meu Mestre e amigo, o Senhor Prof. Adriano Moreira;
- b) Em 2º lugar, expressar o sentimento e, também, a responsabilidade, de fazer a evocação de uma figura de relevo da oficialidade da Marinha, curiosamente o meu director aquando da frequência do Curso Geral Naval de Guerra (CGNG), no ex-Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG), correndo então o 2º semestre do ano lectivo de 1979/80;
- c) Em 3º lugar, a alegria pela celebração deste Dia Nacional do Mar, retribuída com felicitação pela perseverança dos responsáveis pela sua organização e feliz escolha da temática, abrangente e actual, como reconhecerão no título – *A geoestratégia do mar* – e como tentarei evidenciar nesta simples comunicação.

Desta última confissão faço a ponte para o reconhecimento da profundidade e alcance com que o Alm. Coelho da Fonseca abordou, em Novembro de 73, o tema *A Geopolítica e o Mar*, na lição inaugural da sessão solene de abertura do ano lectivo 1973-74 do ISNG – então CFG e seu professor –, um texto que viria a merecer mais tarde publicação no Boletim da SGL.

No fim desse ano lectivo, com os acontecimentos do 25 de Abril de 1974, o ISNG viu-se obrigado a suspender as actividades, colocando em pousio, nesse turbulento período, os seus docentes, que passaram a ser desviados, em acumulação, para outras funções de Estado-Maior e tarefas de índole operacional naval.

Cabe ainda, nesta introdução, uma referência breve e directa ao percurso do militar, docente e académico Coelho da Fonseca.

Nascido em 13 de Fevereiro de 1926, iniciou sua carreira na Armada com o ingresso na Escola Naval (EN) em 1944, culminada com a ascensão ao posto de Vice-almirante em Janeiro de 1983. Casaria em Goa, na capela do Palácio do Cabo, em Março de 1950, com D.^a Irene Maria, filha do primeiro casamento, de outra figura histórica da Marinha, o Alm. Quintanilha e Mendonça Dias, então à frente do Estado Português da Índia.

Se o percurso militar-naval do Alm. Fonseca atingiu um patamar de destaque, esse brilhantismo também se manifestou no exercício de actividades académicas e civis, nomeadamente a nível da docência e de membro da SGL, a que presidiu no período mais quente da Revolução de Abril, entre 1975 e 78.

Um tempo em que foi fundamental a sua acção calma, mas firme, sóbria, mas clarividente, para conduzir os destinos da instituição, que, curiosamente, durante o seu mandato, haveria de comemorar o centésimo aniversário. Antes disso, já tinha colaborado e presidido à Secção de Geografia dos Oceanos e à Comissão de Relações Internacionais, o que ilustra a polivalente entrega do Alm. Fonseca, em tempo e saber, à causa da centenária instituição e da sua profícua acção cultural e científica.

A partir de finais de 1978, voltaria à sua casa natural na Junqueira, assumindo a direcção do ISNG, até Julho de 1985. Viria a falecer em Junho de 2006, na terra em que o viu nascer, Lisboa.

Evoco-o com a emoção própria do reencontro com a memória de uma sempre expectante ida à presença do Senhor Director do Instituto, logo no primeiro dia do CGNG (Fevereiro de 1978), com o encolhimento devido aos primeiros passos numa casa que não nos era familiar, ainda por cima carregando o legado de irrequietude e irreverência apontadas ao curso que nos antecedeu.

Certo é que os alunos saíam desse contacto mais distendidos do que à entrada, a que não terá sido estranha a bonomia que caracterizava o Alm. Coelho da Fonseca, como foi logo reconhecida por esses “apardalados” 1^{os} Tenentes alunos.

II – Ponto de partida

Destas notas evocativas da figura do Alm. Fonseca, sigo agora para uma sucinta apreciação do pensamento estratégico que enformou a sua conferência de Novembro de 1973.

Nessa comunicação transpira a ideia do mar enquanto espaço na equação do poder e da sua indispensabilidade para os desígnios estratégicos, como aconteceu ao longo da história e ainda hoje, enquanto modalidade de acção fundamental para a concretização dos objectivos políticos na prossecução dos referidos interesses.

Foram estes conhecimentos que o Alm. Fonseca, enquanto professor, espalhou pelos auditores e alunos dos cursos navais de guerra do Instituto, que os mais novos apreendiam com a avidez própria da novidade. Este reconhecimento é devido e estende-se, justamente, a outras personalidades de Marinha que, igualmente, se impuseram pelo

seu mérito profissional e competência académica, deixando marca indelével junto do oficialato jovem. Recordo, entre outros:

- a) O Comandante Virgílio de Carvalho, fortemente responsável pela atracção das matérias de RI's e Estratégia, cujos conceitos tão primorosamente desenvolveu na sua obra *A importância do mar para Portugal*, publicada em 1995;



Ed. Conjunta Bertrand Editora e IDN, N.º 2 – II – 1995.

- b) O VALM Ferraz Sacchetti, ilustre director do ISNG e da Academia de Marinha, e que nos ajudou a consolidar o gosto e a curiosidade por estas áreas disciplinares.

Voltando ao nosso homenageado, curiosamente esta evocação coincide com o nonagésimo aniversário do seu nascimento (13 de Fevereiro de 1926). Boa razão para recuar a algumas das ideias reflectidas na sua oração de sapiência (Novembro de 1973), notoriamente influenciadas pelos princípios doutrinários de Mahan, no que concerne às vantagens do poder marítimo sobre o poder continental, sustentadas pela importância da geopolítica do mar.

Resumidamente, alicerçava essas vantagens nos atributos oceânicos associados à valoração estratégica do mar e do seu potencial de riqueza económica, neste caso respaldada, nomeadamente, na:

- a) Evolução do transporte marítimo e liberdade de comércio internacional – referindo já naquela altura o benefício de uma rede de auto-estradas do mar que a Europa ainda anda a tentar abrir;

- b) Enorme fonte de recursos marinhos (biológicos, minerais e energéticos) – advogando, no caso da pesca, a passagem da “caça ao peixe” à “criação de peixe”, uma transição que apelidava de “maricultura”, não só de peixe, como de moluscos e crustáceos, e, nos mineralógicos, a prospecção dos nódulos polimetálicos para fora das PC’s.

Em síntese, antecipava convictamente um crescente peso estratégico do mar, a reclamar um poder naval com evolutiva sofisticação tecnológica, tudo isto em proveito da capacidade de exploração dos recursos marinhos, vivos e não vivos, do solo e subsolo oceânicos e da coluna de água suprajacente. Que melhor prova da actualidade do pensamento do Alm. Fonseca, ainda que marcado doutrinarmente pela matriz mahanista?

A atribuição deste mérito de modernidade do pensamento estratégico do nosso autor, convida a duas sucintas notas suplementares:

- a) A primeira, sobre a validade em tempo globalizado das teses do seu inspirador doutrinário;
- b) A segunda, para proceder à mesma aferição de modernidade das concepções estratégicas do Alm. Fonseca, numa leitura pessoal e portanto subjectiva, e que vai no sentido de um balanço muito mais chegado ao retrato, do que à caricatura, da contemporaneidade geopolítica.

III – Destapando as diferenças

a) Adm. Alfred Thayer Mahan

É absolutamente compreensível que o pensamento de Mahan, o maior estrategista do século XX e que reconheceu na sua obra¹ o grande trabalho do nosso Padre Fernando de Oliveira (explanando na *Arte da Guerra* uma estratégia marítima fundada no desenvolvimento e emprego do poder marítimo para aumentar a prosperidade e afirmar internacionalmente Portugal), revele hoje algumas fragilidades, em termos de originalidade e validade, impostas pela voracidade de um tempo em mudança acelerada.

É natural que, no longo intervalo de circunstâncias temporais, se tenham alterado muitos dos parâmetros de base, devido à reorganização do sistema político e económico mundial e do desenvolvimento da ciência e da tecnologia, com inevitáveis implicações no papel das marinhas como instrumento político. Reconheça-se, todavia, que aqueles elementos básicos do poder marítimo e objectivo táctico do controlo do mar, esses não perderam sentido nem aplicabilidade no quadro das acções de política externa de qualquer país.

Como é verdade que o comércio marítimo, essencial ao tempo histórico de Mahan, continua a ser tão ou mais importante no nosso tempo, embora sem a proeminência de

¹ Com particular destaque para o seu tratado *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, publicado em 1890.

então, assim como nenhum Estado disporá já de um controlo verdadeiramente soberano da sua economia, por força da transferência da acumulação de capital e concentração do poder económico para o capitalismo transnacional.

Estas são diferenças marcantes e para as quais já a lição inaugural *sub judice* nos deixava algumas pistas. Compreensivelmente, aliás, porque, de facto, toda a estratégia é desenvolvida num quadro espacial, circunstância que torna o pensamento estratégico, necessariamente, geoestratégico².

b) Alm. Coelho da Fonseca

Como prometido, a segunda nota procura, de forma muito breve e necessariamente subjectiva, proceder à mesma avaliação do constructo estratégico do Alm. Fonseca, começando por sublinhar a ênfase colocada nas dimensões política, estratégica, económica e securitária do mar, assim como alguma premonição do potencial de riqueza dos seus recursos.

Passado quase meio século, é natural que as demais dimensões, como a ambiental e cultural tenham emergido e outras se hajam reforçado bastante, como a económica e securitária, na cena marítima e ganho espaço na agenda oceânica, com a prioridade que hoje lhes é reconhecida.

A combinação do terrorismo, do crime organizado, da insurreição e das tentativas de acesso ou de construção de armamento não convencional é hoje geradora de condições para a realização de operações militares, seja para restabelecer a paz, seja com carácter preventivo ou preemptivo, de forma a garantir a segurança nacional e internacional. É verdade que o litoral se manteve palco importante e zona privilegiada de empenhamento dos meios navais em acções de defesa colectiva e expedicionária, de defesa militar própria e autónoma, e de protecção de múltiplos interesses nacionais, mas tudo isto com um grau de probabilidade e intensidade bem maior do que à época dos anos 70. A preservação dos direitos soberanos e jurisdicionais nacionais e em especial dos pequenos países, terá hoje uma acuidade e premência que não se colocavam na década de 70, ainda a viver o tempo do equilíbrio do terror que imperou na guerra fria com os dois Pactos Militares.

Também no plano económico se notam diferenças. Pesqueiros à época muito produtivos encontram-se hoje à beira da exaustão, a afectar a fonte de subsistência e o sentido das vidas de algumas comunidades costeiras³. Por outro lado, os fundos marinhos

² O conceito geoestratégico foi enunciado pela primeira vez, em 1846, pelo Tenente-general da armada piemontesa Giovanni Durando, que, no posto de capitão, serviu em Portugal, ao lado de D. Pedro IV, em 1833.

³ A pesca proporciona 25% da proteína animal consumida. Em grande parte é realizada dentro das duzentas milhas das zonas económicas exclusivas. Para alguns países representa uma porção significativa da sua actividade económica. A sobrepesca é uma realidade que tem delapidado os recursos piscícolas, à medida que as tecnologias tornam as frotas mais eficazes. A escassez de peixe e a sobrepesca têm contribuído para o desenvolvimento de disputas estratégicas por recursos vivos entre diversos países.

começaram a ser vistos como a última grande mina mundial⁴, com risco ecossistémico e de perturbação da biodiversidade e preservação dos recursos haliéuticos.

IV – Notas conclusivas

Nesta homenagem evocativa do Alm. Fonseca, permitam-me, em razão de justiça e recorrendo à excelente comunicação do Senhor Prof. Aires de Barros na AM (07 de Setembro de 2010), que lhe associe outras personalidades de Marinha impostas pelo seu mérito profissional e competência académica, na disseminação do pensamento estratégico, junto dos seus discentes, militares e civis, e igual marca indelével na actividade directiva e das secções especializadas desta prestigiada instituição, que é a SGL, como Barahona Fernandes (1978-83); Serra Brandão (1983-88); e Sousa Leitão (1988-2000, ano em que faleceu), reavivando, apenas, o período pós-25 de Abril de 1974.

E vou concluir.

Como defendia o Alm. Coelho da Fonseca, as perspectivas de análise da visão estratégica do mar são indispensáveis para a elaboração de uma estratégia marítima nacional, que viabilize a prossecução dos interesses nacionais de desenvolvimento e segurança. Ontem como hoje.

No campo do desenvolvimento, essas perspectivas mostram-nos que o reforço das capacidades científicas e tecnológicas do país persiste como um vector fundamental e prioritário.

No campo da segurança, evidenciam a premência da imposição da autoridade do Estado no mar, através da edificação, organização e utilização articulada e coerente das capacidades da Marinha e dos meios de outras organizações e entidades nacionais, com exigências de diferenciação e não duplicação de missões e meios. Já era assim no tempo do homenageado, e hoje ainda com maior justificação que lideranças esclarecidas não podem negligenciar e cassandras conspirativas procuram torpedear.

Em suma, as perspectivas de análise à visão estratégica do mar, ajudam a perceber a importância dos desafios a que Portugal terá de fazer face para usar o mar na justa medida dos seus interesses de desenvolvimento e de segurança.

É esta consciência que encontramos nas reflexões do Alm. Coelho da Fonseca e quiçá o melhor preito de homenagem que lhe poderemos fazer no décimo aniversário do seu falecimento. Daí que seja oportuno e justo reiterar o enaltecimento da iniciativa, em boa hora congeminaada pela SGL e a sua Secção de Geografia dos Oceanos.

Obrigado... pela vossa santa paciência.

⁴ As perspectivas da existência de reservas de hidrocarbonetos na plataforma continental, têm levado os países a procurar estender as suas jurisdições marítimas.

Bibliografia

VÁRIOS, *O oceano... nosso futuro, Relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos*, Lisboa, EXPO98/Fundação Mário Soares, Impresso por Norprint, Artes Gráficas, Lda., 1998.

MOREIRA, Prof. Adriano Moreira, “Portugal e o Mar”, in *Cadernos Navais*, publicação do GERE (Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica), N.º 29 – Abril-Junho 2009, Marinha.

MATIAS, Nuno Vieira, “A nova descoberta do Mar”, in *Cadernos Navais*, publicação do GERE (Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica), N.º 29 – Abril-Junho 2009, Marinha.

RIBEIRO, António Silva, *A Consciência Estratégica dos Oceanos*, Lisboa, Lição inaugural do Instituto Superior Naval de Guerra, 2004.

FRAGATAS DA CLASSE VASCO DA GAMA E A REVOLUÇÃO DOS PADRÕES DE PRONTIDÃO OPERACIONAL COM A PARTICIPAÇÃO NO *OPERATIONAL SEA TRAINING*

Comunicação apresentada pelo Vice-almirante
António Mendes Calado, em 22 de novembro

No âmbito das comemorações dos 25 anos das Fragatas da Classe “VASCO DA GAMA”, ao serviço da Marinha, esta comunicação pretende guardar a memória de uma experiência que conduziu a uma revolução nos padrões operacionais na exploração das capacidades dos navios desta classe, bem como apontar os efeitos da difusão dos novos padrões em toda a Marinha.

Começo por agradecer a oportunidade de poder partilhar com tão ilustre audiência da Academia de Marinha, uma experiência pessoal de ligação a este tema que se iniciou com a minha nomeação para integrar, em 1988, uma delegação, na qual acompanhei o comandante Rocha Pereira, com a missão de recolher lições aprendidas nas marinhas inglesa, holandesa e alemã no âmbito dos respetivos processos de reorganização da estrutura de bordo, ditada pela revolução tecnológica com a integração de sistemas de comando e controlo da plataforma e de combate que provocaram uma mudança cultural na exploração das novas capacidades das modernas unidades navais.

Entre as múltiplas lições aprendidas nesta missão foi possível identificar um elemento comum a estas três marinhas, o facto de adotarem o mesmo modelo de treino operacional para os seus navios combatentes, com a frequência do “*Operational Sea Training*”, o que permitiu identificar coerência nos padrões de operação e segurança a bordo, evidenciando elevados níveis de interoperabilidade entre os meios destas marinhas, aspeto que assume particular relevo quando os navios destas marinhas integram forças navais aliadas.

Recordamos, certamente, os anos que antecederam a chegada das fragatas da classe “VASCO DA GAMA” com uma esquadra envelhecida, com tecnologias desadequadas que nos faziam sentir dificuldades na integração de forças navais onde as marinhas aliadas começaram a aparecer com navios de uma nova geração tecnológica, cujo desempenho evidenciava vantagens no acesso e na capacidade de processamento de informação que permitia sentir o ambiente a maiores distâncias e dispor de sistemas de armas com capacidade para atuar mais rápido e com maior alcance.

A chegada das fragatas da classe Vasco da Gama vieram colmatar este défice de capacidade operacional mas representou igualmente um significativo desafio tecnológico e organizacional.

O desafio tecnológico foi tema de uma conferência proferida pelo almirante Cabrita no início deste ciclo de conferências dedicado às comemorações dos 25 anos de operação das FFGH Vasco da Gama. Refiro apenas os aspetos mais significativos das novidades tecnológicas destes navios: na área da propulsão, um sistema integrado de comando e controlo para a plataforma e com a novidade de uma instalação propulsora com turbinas a gás; na área das operações uma evolução muito significativa na capacidade combatente apoiada em modernos sistemas de gestão e integração de informação de sensores e de armas, onde foi novidade a disponibilidade de mísseis superfície-superfície e superfície-ar, um sistema CIWS de defesa próxima antimíssil, sistema de guerra eletrónica com capacidade ESM e ECM, modernas tecnologias radar, novos torpedos... e ainda meios aéreos embarcados, os helicópteros LYNX Mk95.

Com a aproximação da entrega dos navios sentia-se no ar uma preocupação dos mais antigos com a dimensão do desafio e uma atitude de entusiasmo nos mais novos perante a oportunidade de poder dispor de novas capacidades com modernas tecnologias. Como sempre na Marinha a ponderação da experiência dos mais antigos com o entusiasmo dos mais novos produziu um resultado positivo que nos permite hoje afirmar que o desafio foi vencido! Aspeto significativo foi a concretização, com sucesso, de um adequado plano de formação e de treino das primeiras guarnições bem como de um conjunto de formadores que permitiram que as escolas da Marinha desenvolvessem planos de formação das guarnições seguintes.

Ultrapassado o desafio tecnológico, com a competência dos profissionais que a Marinha sempre soube formar, era então necessário dar corpo a essas competências individuais, agregando-as através da construção de equipas capazes de explorar todas as capacidades instaladas naqueles navios construídos para responder a situações de combate cujo elevado grau de complexidade e exigência requer qualidade no apoio à decisão, sustentada em planeamento rigoroso, supervisão eficaz e exploração competente dos sistemas de bordo nas situações de navio isolado ou integrado em força naval.

Este processo de transformação representava o desafio maior uma vez que pretendia mexer na organização, agitando as mentalidades, alterando atitudes e modificando a cultura instalada, aspeto mais difícil a considerar na gestão da mudança.

A departamentalização dos serviços de bordo arrastou mudanças na estrutura de funcionamento do navio que obrigou a uma nova regulação das atividades e introduziu um novo nível na estrutura de bordo - o chefe de departamento - o que trouxe maior complexidade organizacional e alteração na gestão interna, em termos de divisão de tarefas e responsabilidades, que foi necessário ajustar em termos de procedimentos e atitudes e em termos de regras de funcionamento do navio.

Em boa hora foi tomada a decisão de testar esta nova organização através de um processo de validação externa. Foi assim acolhida uma das recomendações do relatório da visita de trabalho às marinhas: inglesa, holandesa e alemã, reconhecendo que a entidade adequada para este processo de validação da nova organização de bordo das fragatas da

classe Vasco da Gama só poderia ser o *Flag Officer Sea Training – FOST*, com a participação dos navios no *Operational Sea Training (OST)*.



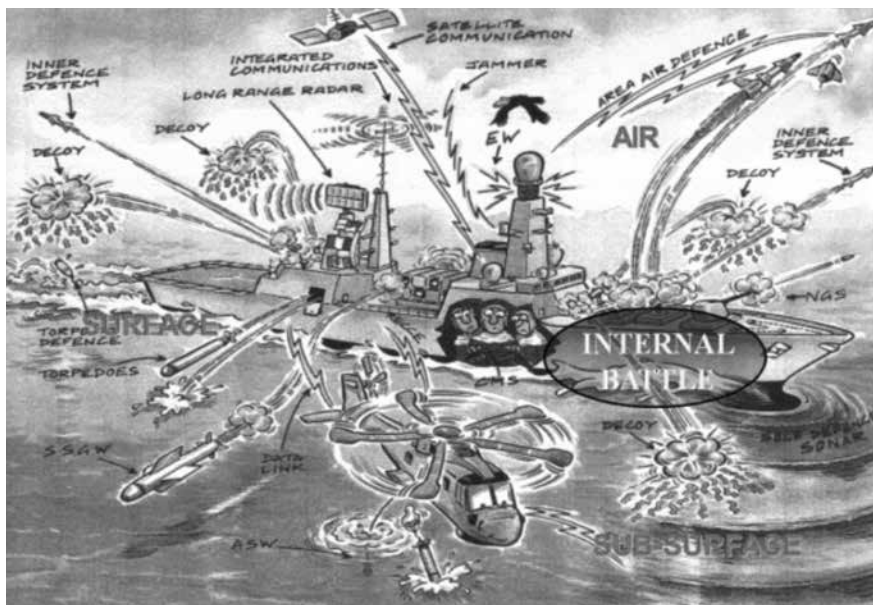
Considero que foi uma decisão corajosa, quiçá tomada com alguma “ingenuidade”, sujeitando o primeiro navio a um treino de tão elevado nível de exigência, apenas seis meses após o seu aumento ao efetivo, facto que para o próprio FOST constituiu motivo de surpresa.

Recordo ainda alguns relatos dos primeiros contactos do navio com o *FOST*, que revelavam a fraca reparação para as exigências do *Operational Sea Training*. Justiça seja feita aos “heroicos” elementos da primeira guarnição do NRP Vasco da Gama, que viveram esta experiência e de cujas lições aprendidas foi possível dar início a um caminho que permitiu edificar uma nova forma de estar a bordo e que se refletiu numa curva de evolução que se foi desenvolvendo ao longo de 25 anos de consecutiva presença dos nossos navios no *FOST*...

No primeiro treino a guarnição do NRP Vasco da Gama foi confrontada com novos conceitos e procedimentos: organização para verificação de equipamentos (SOC's) / briefing de largada / Mini SOC's para avaliação rápida de equipamentos após impacto / Organização *Blind Pilotage* para navegação sem visibilidade / Organização de bordo para operações de voo com elevados padrões de segurança / organização de bordo para os aspetos de saúde, higiene e segurança / cuidados de proteção individual / organização RADHAZ / OPINTEL / organização de bordo com elevados padrões de segurança do navio para navegar e segurança da navegação / organização do Centro de Operações com uma mais adequada divisão de tarefas, onde os oficiais passaram a focar-se no processo de decisão e definição de prioridades, sendo dado particular relevo para a gestão intermédia, reforçando a responsabilidade dos sargentos na supervisão e com as praças centradas na

operação de equipamentos, mas envolvendo todos nas diferentes fases de planeamento das missões do navio. Neste novo modelo funcional do centro de operações era notória uma maior delegação de responsabilidade, melhor definição dos diferentes níveis de autoridade, adequado formalismo que ajudou a que em cada momento fosse fácil identificar quem estava a tomar conta de cada situação (pergunta comum no FOST: *Who's in charge?*). Este facto assume particular relevância em situações de emergência e de maior necessidade de gestão do risco como é o caso do controlo de helicópteros. Neste particular foi necessário levar a cabo processo de certificação de controladores de helicópteros que inicialmente eram oficiais, evoluiu-se depois para a certificação de sargentos e hoje são, praticamente todos, praças. Este é um bom exemplo de uma melhor delegação de responsabilidade que libertou os oficiais e os sargentos para outro patamar de decisão e supervisão.

Numa fase mais avançada da participação dos nossos navios no OST foi possível interiorizar o conceito de batalha interna ali referido como “o quarto ambiente” em combate, com requisitos de gestão de prioridades e recursos semelhantes à gestão da batalha externa. A ameaça interna passou a ser reconhecida no risco de exposição a danos, pessoais, materiais e avarias cuja gestão e decisão requer sensores para recolha de dados, capacidade para processar informação e conhecer a situação em cada momento de modo a poder estabelecer prioridades e difundir ordens de modo a que o navio disponha da sua máxima capacidade para enfrentar a batalha externa onde as ameaças se desenvolvem nos três ambientes: superfície, aéreo e submarino.



Enfim, estas novidades obrigaram a repensar a estrutura funcional em diferentes circunstâncias da vida de bordo a que a doutrina da Marinha passou a chamar “condições”: combate, emergência, faina geral, atracado no porto, tendo como objetivo maximizar a resposta operacional do navio em todas as circunstâncias.

Em termos de experiência pessoal no FOST participei no segundo OST do NRP Vasco da Gama, em *Portland*, como chefe do departamento de operações, onde senti na pele a exigência deste modelo de treino mas sobretudo a sua qualidade. Foi possível testemunhar o resultado de seis semanas de treino que transformam uma guarnição numa equipa e um navio numa máquina operacionalmente capaz de disponibilizar toda a sua capacidade em cenários complexos, onde se aprende a antecipar situações, a decidir em ambiente muito adverso e a saber sair de situações complexas recuperando energias e reconstruindo equipas de modo a retomar a resposta a ameaças quer da batalha externa quer da batalha interna.

Com a experiência desta comissão de serviço como chefe do departamento de operações do NRP Vasco da Gama, fui nomeado para o exercício do cargo de oficial de ligação ao *FOST* para o treino destes navios, cargo que exerci de 1996 a 1999, e em simultâneo chefei as equipas de treino e avaliação da Flotilha, para o treino operacional dos navios da esquadra. Este período constituiu um tempo muito rico de aprendizagem pessoal consolidando conhecimentos no FOST e difundindo o modelo no treino a nível nacional aplicando as boas práticas aprendidas a toda a esquadra.

Acompanhei o treino dos três navios da classe Vasco da Gama e negocie e acompanhei o primeiro OST do NRP *Bérrio* em 1998. Tive ainda oportunidade de embarcar em navios da marinha inglesa e alemã, durante o seu treino operacional constatando que o padrão de treino dos navios era igual para todos e produzia navios com elevados níveis de desempenho e interoperabilidade.

Constatee que o FOST é um repositório de boas práticas e lições aprendidas num ambiente de elevada competência profissional dotado de *seariders* de reconhecida experiência e qualidade que aproveita a riqueza que advém do treino de unidades navais de diferentes marinhas com diversidade tecnológica, de doutrina e cultura organizacional que enriquece globalmente o processo de treino ali desenvolvido em benefício de todos os navios que ali são treinados.

Neste período, em que fui oficial de ligação ao FOST, pude testemunhar o respeito dos *seariders* pelo profissionalismo das guarnições dos nossos navios apontando a marinha portuguesa como a que melhor aproveitava os ensinamentos do treino no *FOST* transmitindo conhecimento de uns navios para os seguintes elevando assim o patamar de partida e conseqüentemente progredindo nos desempenhos finais para níveis bastante satisfatórios de forma consistente. Nalgumas áreas a marinha portuguesa era apontada como modelo de qualidade como por exemplo as referências à excelência da qualidade da organização da nossa estrutura de destacamento de voo cuja qualidade de desempenho era reconhecida como superior à dos navios na Royal Navy.



A experiência acumulada foi muito importante para a preparação da minha guarnição quando comandi o NRP CORTE REAL para a participação no *OST* no período de 21junho a 29 de julho de 2004.



Tinham passado apenas 13 anos desde a primeira experiência no *FOST* do NRP Vasco da Gama e a Marinha tinha um lastro de experiência nos militares que comandi que permitiu elevados padrões de desempenho nas diferentes áreas em avaliação desde a capacidade de combate, à qualidade da estrutura de apoio, sustentadas numa adequada atitude da guarnição perante os desafios do treino que mereceu elogios da estrutura do *FOST*!

Na inspeção final o *Deputy FOST* que liderou uma equipa de cerca de 50 avaliadores referia:

“O *FOST* tinha treinado nos dois anos anteriores cerca de sessenta navios de 12 marinhas e o NRP CORTE REAL foi considerado o melhor navio que ali passou...”



Qualquer comandante teria orgulho em ouvir de uma entidade com aquele crédito tão rasgado elogio ao seu navio e à sua guarnição mas naquela ocasião respondi ao *Deputy FOST* que sobretudo o que me dava particular satisfação naquele momento era sentir que a minha Marinha tinha capacidade para produzir um navio com aquela qualidade, honrando um percurso de aprendizagem contínua, agregando boas práticas num esforço de muitas gerações iniciado pelos camaradas da primeira guarnição do NRP Vasco da Gama em 1991!

Em termos de balanço podemos afirmar que a participação no OST nos permitiu adquirir o bom hábito de medir e avaliar para validar processos. Permitiu igualmente introduzir novos conceitos e modelos de segurança de operação, aprendemos a explorar totalmente as capacidades de novos sistemas de armas, meios aéreos orgânicos e a explorar modernos sistemas C2. Como exemplo significativo aprendemos a reconhecer a batalha interna como elemento essencial da sobrevivência em emergência ou combate, o que inspirou o desenvolvimento de uma ferramenta de apoio à decisão inovadora “SINGRAR” que o NRP Corte Real testou e validou no seu treino operacional em 2004.

O impacto inicial, o percurso de sucesso que testemunhei enquanto PLO e mais tarde como 5º comandante do NRP Corte Real, foram permitindo reconhecer o respeito e credibilidade que a Marinha Portuguesa conquistou não apenas no FOST mas também nas marinhas que ali treinam os seus navios, daí resultando o reconhecimento das nossas capacidades com a atribuição do comando de forças navais aliadas a oficiais e a navios da nossa Marinha.



Outro dos efeitos relevantes da participação das fragatas da classe “Vasco da Gama” no *Operational Sea Training* foi a difusão dos novos padrões de organização, segurança, supervisão e exploração operacional nos restantes navios da esquadra, partilhando as lições aprendidas com o treino no FOST, processo que foi reforçado com a movimentação pelas diferentes unidades navais e em terra de pessoas que viveram esta experiência e adquiriram novos comportamentos e novos padrões de exigência e segurança.



Honra seja feita àqueles que no departamento de treino e avaliação e agora nas equipas do Centro Integrado de Treino e Avaliação ajudaram e continuam a cimentar esta cultura de rigor e exigência que tem permitido que coisas complexas do passado nos pareçam agora simples (exemplo a integração das FFGH da Classe B. Dias na Marinha) e que se tenha instalado uma cultura de segurança que nos orgulha pela baixa taxa

de acidentes apesar do risco acrescentado pela operação de meios aéreos e emprego de complexos sistemas de armas.

Passados 25 anos de contínua presença dos nossos navios no FOST, considero que devemos sentir orgulho em ter vivido e testemunhado este tempo e cabe-nos a responsabilidade de passar o testemunho às futuras gerações para que o exemplo perdure e se desenvolva, inspirando projectos futuros que continuem a afirmar a Marinha como instituição de excelência no serviço que presta ao País!!!

Fica desta experiência o seguinte resultado:

- Doutrina (novos procedimentos em todas as áreas...)
- Organização de bordo (visão global do navio...)
- Estrutura de apoio (formação, o treino, a logística operacional, ...)
- Cultura de segurança (individual, específica: voo, navegação, LA...)
- Hábito de medir para validar ... estabelecendo padrões!
- Reconhecimento do papel essencial da comunicação (... envolvimento!)
- Reforço das competências individuais e das equipas...
- Mudança nas mentalidades e redefinição dos níveis de autoridade ...
- Credibilidade operacional (excelentes resultados em ambiente internacional...)
- Liderança ... elemento essencial no desempenho do grupo!
- Como resultado mais imediato podemos afirmar que aprendemos a explorar totalmente as capacidades de novos sistemas de armas, meios aéreos orgânicos e modernos sistemas C2 dos nossos navios...

Com as lições aprendidas nesta experiência de 25 anos de treino no FOST, podemos afirmar que ficámos mais preparados para decidir melhor o caminho rumo ao futuro, garantindo a manutenção da Marinha como pilar essencial para fazer face aos desafios e oportunidades que o mar colocará às próximas gerações desta velha nação marítima!



CICLO DE CONFERÊNCIAS DIAITA ALIMENTAÇÃO E SAÚDE EM TERRA E NO MAR: DAS CORTES E MOSTEIROS AO QUOTIDIANO DOS NAVIOS

PALAVRAS DE ABERTURA

Proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 24 de novembro

Senhores Académicos, Senhores Convidados, a todos saúdo neste dia em que, com o maior gosto, são acolhidos na Academia de Marinha.

Saúdo muito especialmente todos os membros da Comissão organizadora na pessoa da coordenadora do projecto, Senhora Professora Carmen Soares, bem como os membros da Comissão Executiva.

Quis o acaso que depois de aceder ao desafio que me foi colocado pelo Senhor Professor Contente Domingues e conhecer o tema desta sessão, me passasse pelas mãos um texto intitulado *A alimentação a bordo das naus da Carreira da Índia, Séculos XVI a XVIII – análise do seu impacto* de José António Salazar Ribeiro, que tinha concorrido ao Prémio *Almirante Teixeira da Mota*, júri a que me encontrava a presidir.

Rapidamente o chamei a mim, sabendo que iria dizer algumas palavras na abertura dos trabalhos do dia de hoje. Tratava-se de um trabalho de trinta e poucas páginas, não merecedor do Prémio em termos comparativos com outros de muito maior fôlego, mas muito interessante de ler para quem nunca foi especialista nestas matérias, mas tem a curiosidade natural das coisas que se passaram e passam no mar, principalmente quando afetavam diretamente a saúde dos protagonistas e podiam mesmo pôr em causa toda uma missão e até o seu objectivo estratégico.

Foi com avidez que me inteirei da suprema importância que era atribuída à alimentação a bordo, do detalhe e do rigor dos vários regimentos reais que regulavam a aquisição, guarda, embarque, conservação e distribuição dos alimentos, bem traduzida no conjunto de personagens que faziam parte do circuito – Provedores, Tesoureiros, Almoxarifes, Escrivães, Contadores e Executores, Guarda-livros, Marinheiros, Escreventes, Pagadores, Cantineiros, Porteiros, Privilegiados, Guarda-mor, Guardas de Carga e Descarga, para não falar nos Despenseiros, Afiladores, Juizes da Balança, Fieis, Mestres e Biscoiteiros.

Quem já fez longas tiradas em regime de água fechada sofrendo o “enorme” incómodo de só poder tomar um banho por dia e a horas não escolhidas pelo próprio, não pode sequer imaginar o que seria ter de lutar por um golo de água, mesmo longe de ser potável, ou até ter de arrematá-la em leilão se tivesse posses para isso.

Falta de legumes ou citrinos, escassez de proteínas de origem animal, varrer paióis à procura das últimas migalhas de broa ou biscoito são cenas impensáveis mesmo para os desbravadores do final do Século XIX e muito menos para os mais velhos da minha geração que passaram várias vezes por África na segunda metade do Século XX.

Se assim é, que ideia farão de tudo o que se passou antes deles os jovens do Século XXI, para além do que alguns filmes nos trazem ou do que nos chega através do acesso à *net*, quantas vezes sem qualquer base científica?

Já quando, após longas tiradas de mar, fundeavam em alguma baía ou estuário, foz de rio ou zona de costa abrigada, se não eram mal recebidos ou a terra era desabitada, havia oportunidade de compensarem as agruras sofridas a bordo.

Assim nos conta Pêro de Magalhães de Gândavo no seu tratado da Terra do Brasil, redigido por volta de 1570, onde nos relata que se encontrava fartura de mandioca, inhame, aquilo a que chamaram peixe-boi e muita caça, como veados e porcos-monteses, para além de fruta abundante como ananases, caju e bananas que, curiosamente nesta data, ainda não eram conhecidas no reino.

Já anteriormente, através do Diário de Navegação de Pêro Lopes de Sousa (1530-32), sobre o descobrimento da costa do Brasil, tudo isto é corroborado, havendo longas referências a muita pescada, onças, lobos-marinhos, emas, veados, perdizes e codornizes. Enfim, um merecido pitéu.

Exactamente por tudo isto é tão importante o estudo rigoroso das matérias que se enquadram no tema da sessão de hoje – *Alimentação e saúde em terra e no mar* – integrada no Ciclo sobre o Património Alimentar da Lusofonia, Lusofonia que é muito mais que um conceito, mundo onde as nossas raízes deixaram âncora, constituindo assim elemento fundamental da nossa história.

Exactamente por isso, também considero muito importante a componente de divulgação que se propõem fazer dos trabalhos realizados, pelo que desejo a todos uma produtiva sessão.

Bem hajam, por esta iniciativa.

CICLO DE CONFERÊNCIAS DIAITA
ALIMENTAÇÃO E SAÚDE EM TERRA E NO MAR: DAS CORTES
E MOSTEIROS AO QUOTIDIANO DOS NAVIOS

**SOBREVIVER A BORDO DA CARREIRA DA ÍNDIA:
A BOTICA DE BORDO**

Comunicação apresentada pelo acadêmico
João Menezes Cordeiro, em 24 de novembro

Nesta abordagem pretendem-se escapelizar os diversos componentes intervenientes no domínio da saúde permitindo perceber esta realidade que, em termos de risco de sobrevivência, estava a par com os naufrágios e com os ataques de navios inimigos.

Consideremos quatro vertentes: as condições sanitárias, as doenças, os prestadores de cuidados e os recursos de que estes dispunham. Neste último item integrando-se naturalmente a botica de bordo.

No respeitante às condições sanitárias vamos considerar o estado saúde dos indivíduos quando embarcados, a alimentação e a higiene a bordo.

No referente às doenças vai fazer-se referência à patologia infecto contagiosa, à patologia traumática e às avitaminoses nomeadamente a conhecida como escorbuto.

Os prestadores de cuidados de saúde integravam diversos grupos profissionais cuja presença a bordo era manifestamente inconstante.

Os recursos sanitários eram os existentes na época. Baseavam-se em algum empirismo mas não tinham sustentabilidade científica e genericamente escasseavam. No entanto eram os que existiam. Os medicamentos designados por mezinhas, localizavam-se na botica de bordo. As boticas, segundo Raul Votta citado por Carlos Silveira¹, eram caixas de madeira ou de folha-de-flandres, de tamanho variável, em que se guardavam as drogas e medicamentos mais necessários e urgentes. Eram normalmente preparadas pelos boticários da Casa Real². Existiam sempre a bordo, mas quando não seguia na viagem um físico ou um boticário, com diferenciação para os utilizar, tinham uma qualidade inferior.

¹ Carlos Silveira, Maria Cristina Silveira, *As boticas nas naus de quinhentos*, Vila Maia Lisfarma, p. 5.

² Carlos Silveira, Maria Cristina Silveira, *Op.cit.*, p. 27.

1. As condições sanitárias a bordo

Quando do embarque não havia nenhuma inspeção prévia médica ao estado de saúde dos viajantes³. Os passageiros apresentavam-se de acordo com o planeado. O pessoal chamado “homens do mar” era escolhido pelo mestre do navio, e enviado ao Feitor dos Armazéns para o mandar assentar em matrícula pelo respectivo escrivão. Os “homens d’armas” que embarcavam iam por conta de um capitão que os comandava. Todos estes elementos a menos que visivelmente debilitados não eram vistoriados em termos de estado de saúde.

Relativamente à alimentação era fundamental o biscoito não apenas pela sua durabilidade mas porque permitia um permanente aporte de hidratos de carbono. Era fabricado com farinha de trigo cozida duas vezes. De início a viagem tinha alguma variedade na dieta nomeadamente pela existência de vegetais e animais vivos embarcados para abate. Com o passar do tempo a alimentação ia-se deteriorando não apenas pela falta dos referidos mantimentos frescos e consequente restrição da variedade, como ainda pela frequente deterioração dos alimentos em conserva. As reservas de água doce iam deixando de ser potáveis e caso não fosse possível um reabastecimento atempado, em paragens que o permitissem, tornava-se perigoso o seu consumo para o qual no entanto havia poucas alternativas. Eventualmente quando chovia era possível recolher a água em telas montadas na coberta. Também nas zonas costeiras podia haver abundância de peixe, contrariamente ao alto mar onde decorria a maior parte da viagem. Era possível a sua pesca através das amuradas proporcionando algum alimento fresco⁴.

A higiene a bordo era claramente deficiente. O racionamento da água para beber não consentia a lavagem dos viajantes, a presença de excrementos de animais vivos associada à inexistência de sentinas produziam um odor descrito como insuportável o que era claramente agravado quando ocorriam as calmarias nos trópicos onde a temperatura na coberta atingia os 50 graus.

2. As doenças a bordo

As doenças ocorridas a bordo eram aquelas existentes em terra agravadas pelas piores condições sanitárias já referidas com maior predisposição à progressão do contágio e pela deficiente alimentação. Desta última havia um particular destaque para o escorbuto, avitaminose por carência de vitamina C também conhecido por mal de Luanda. Essa doença produzia um enorme sofrimento na vítima e simultaneamente conferia-lhe um aspecto repugnante e assustador pelo que era particularmente temida.

³ José de Vasconcellos e Menezes. *Armadas Portuguesas. Apoio sanitário na época dos descobrimentos*, Academia de Marinha, Lisboa, 1987, p. 350.

⁴ Germano de Sousa, *Historia da Medicina Portuguesa durante a expansão*, Lisboa, Circulo de Leitores, 2013, p. 122.

Nos embarques de curta duração como seriam a embarcação costeira e a navegação no Mediterrâneo, a patologia traumática teria uma importância acrescida nomeadamente em situações de conflito e em casos de naufrágio com afogamento e hipotermia. Nos embarques de maior duração, como sendo por exemplo a Carreira da Índia, acresciam aos problemas já referidos a patologia infecto contagiosa, a subalimentação e distúrbios psíquicos.

3. Os prestadores de cuidados de saúde

Quanto aos profissionais de saúde podiam intervir os físicos, os cirurgiões, os boticários, os barbeiros e dum forma não despreciable, porque frequentemente faltavam os profissionais, os que “se ajeitavam” nomeadamente a fazer sangrias. Desde relativamente cedo em Portugal, existiam classes com diferenciação reconhecida. No entanto a sua presença a bordo estava longe de ser constante nomeadamente no respeitante aos físicos. No século XV existe já uma clara delimitação das três mais importantes profissões de saúde: o físico, o cirurgião e o boticário. No *Regimento dos ordenados e mantimentos da gente de peleja e de soldo na cidade de Tanger*, de 1472, já D. Afonso V determinava que ao físico pagassem 5.000 reais, ao cirurgião 3.000 reais e ao boticário 400 reais; se o físico fosse também cirurgião deveria receber 6.000 reais⁵. Perdureou muito tempo a distinção já existente na Idade Média entre o exercício da medicina, erudito e contemplativo, e as práticas curativas que pressupunham a manipulação dos corpos e do sangue. Esta diferenciação penalizava socialmente os cirurgiões pois ficavam associados aos ofícios manuais e portanto às artes mecânicas. Entre as razões para esta desconfiança estaria a dificuldade de definição dos limites do campo de acção dos cirurgiões, que raramente permitiam distinguir barbeiros cirurgiões de cirurgiões barbeiros ou sequer confirmar a formação profissional dos que se apresentavam como licenciados. Exigia-se-lhes de facto habilidade nas sangraduras, ou em cozer uma ferida mas provavelmente pouco sabiam de mezinhas e na sua maioria eram analfabetos⁶. Pyrard, citado por Germano de Sousa⁷, inclui os cirurgiões na classe dos artífices das naus “Nestas mesmas naus há também muitos artífices necessários, de cada ofício ou mister dois tais como cirurgiões, carpinteiros, calafates, tanoeiros e outros”.

⁵ Anibal de Castro, *Físicos, cirurgiões e boticários nas naus dos descobrimentos*, <http://repositorio.uac.pt/vitstream>. Consultado em Out 2016.

⁶ De facto também existia pouco crédito em relação à prática cirúrgica devido aos seus então limitados resultados. Faltava na época o conhecimento sobre determinados itens que permitiu o posterior notável desenvolvimento da cirurgia: o conhecimento da anatomia humana, a capacidade para dominar a hemorragia e o choque operatório, a possibilidade de eliminar a dor, as técnicas eficazes de reanimação e a possibilidade de prevenir infecções pós operatorias.

⁷ Germano de Sousa, *Op cit.*, p. 111.

Durante as primeiras navegações devido à grande carência só raramente embarcavam cirurgiões, físicos e boticários, Os doentes ficavam sobre o cuidado do capitão, falando-se mais em assistência espiritual do que corporal. A primeira armada em que houve conhecimento da presença de um físico a bordo foi a de Pedro Álvares Cabral. Tratava-se de Mestre João (Físico e cirurgiano de Vossa Alteza) que na prática era mais astrónomo do que médico⁸. Os físicos geralmente embarcavam quando iam ocupar lugares de físico-mor na Índia ou no Brasil, ou quando simplesmente tencionavam dedicar-se ao comércio naquelas terras e por isso aproveitavam a viagem. Havia naturalmente excepções. A mais notável foi Garcia de Orta que velejou para a Índia na armada de Martim Afonso de Sousa, e em Goa viria a publicar volvidos quase 30 anos, os *Colóquios dos simples e drogas e cousas medicinaes da Índia*. Foi o primeiro livro de medicina escrito em português. A mesma motivação para integrarem as frotas acontecia com os boticários, mas como eram mais numerosos eram mais fáceis de recrutar⁹. Em 1610 quando solicitado um físico pelo capitão-mor Luiz Mendes de Vasconcelos para a armada da Carreira da Índia, o Conselho da Fazenda informou que não havia disponibilidade para grandes gastos. Sugeriu este Conselho que se advertisse o Provedor da Casa da Índia que “deve escolher os barbeiros que vão nas naus de entre os mais experimentados”¹⁰.

4. Os recursos sanitários

Qual era o estado da arte médica na época dos descobrimentos?

Dominava ainda a linha de pensamento de Hipócrates e Galeno. O primeiro foi pioneiro no facto de interpretar a doença não como um fenómeno sobrenatural mas como um fenómeno com causas naturais. Durante muitos séculos seguintes e com a contribuição de Galeno a medicina continuou a basear-se na obra de Hipócrates¹¹. Segundo a concepção hipocrática estavam presentes no organismo humano quatro humores corporais: sangue, fleugma ou pituíta, bílis amarela e bílis negra. Estes deveriam estar em quantidades equilibradas (eucrasia). Quando deixavam de estar ocorria a doença e a dor (discrasia). Nesta teoria baseou-se séculos mais tarde o médico romano Galeno. A doença devia-se ao desequilíbrio entre os quatro humores tendo como causa principal os alimentos ingeridos a água e o ar. A terapêutica tinha por objectivo expulsar o humor em excesso através de dietas, exercícios corporais, medicamentos, ventosas e sangrias. Mais tarde a medicina islâmica baseou-se na teoria humoral. No domínio dos medicamentos desenvolveu procedimentos químicos como a destilação e a filtração. Só poste-

⁸ Carlos Silveira, Maria Cristina Silveira, *Op cit.*, p. 5.

⁹ Idem *ibidem*, p. 11.

¹⁰ Idem *ibidem*, pp. 9 e 10.

¹¹ Álvaro Maximino Pereira dos Santos, “Farmacologia: Das origens remotas aos contributos da ciência árabe – islâmica”, in *D’Aquém, d’além e d’ultramar. Homenagem a António Dias Farinha*. Vol I, Lisboa, 2015, pp. 670-671.

riormente a revolução científica proporcionou a introdução na terapêutica dos medicamentos químicos levando à separação entre farmácia galénica e farmácia química, não sem resistência dos defensores da primeira.

Pelo que foi dito, a terapêutica estava nessa época muito ligada à convicção de que era necessário expulsar do corpo determinados humores prejudiciais. Para o efeito administravam-se diaforéticos por vezes designados por suadores, diuréticos, purgantes, clisteres e sangravam-se os doentes¹². Para alcançar aqueles efeitos utilizavam-se substâncias vegetais e raramente minerais. Eram confusos os efeitos atribuídos aos diversos medicamentos usados e para além disso usava-se e abusava-se de complicadas misturas¹³. Se houvesse recuperação do estado de saúde (por resultado ou não do tratamento esvasiante?) davam-se depois as “ajudas”. Segundo José de Abreu, citado por Carlos Silveira¹⁴ eram os cordiais, as tisanas e as ameijoadas.

Segundo Pires de Lima citado por Carlos Silveira¹⁵ de todas as listas de medicamentos, a mais antiga que se conhece refere-se aos medicamentos que iam na botica levada por Fernão de Magalhães, quando em 1519 iniciou a viagem de circum-navegação. Eram 65 mezinhas diferentes entre águas, unguentos, azeites, xaropes e pós quase todos compostos à base de ervas medicinais com funções lenitivas ou laxativas. Também constava o azogue (mercúrio) que se supunha útil no tratamento da sífilis que entretanto já grassava na Europa¹⁶. No manuscrito *Memorial de várias cousas importantes* que contém muitos documentos, e que foi escrito entre 1571 e 1580 verifica-se a primeira tentativa conhecida de padronizar os medicamentos que seguiam nas boticas. Da informação que nos é dada pelo *Memorial*¹⁷ intitulada “Rol da Botica para os cem homens da navegação de uma nau para a Índia de quinhentas e cinquenta até seiscentas toneladas”, são referidos um certo número de medicamentos (mezinhas) alguns dos quais com utilização identificada por Vasconcellos de Menezes¹⁸. Assim:

- Agoas d’almeirões (chicória) como tónico, aperitivo, laxativo;
- Ago de Lãoframço, “He boa para limpar com força as úlceras venenosas”;
- Ymguento rosado, sicativo para as feridas. Aplicava-se nas hemorróidas, nas inflamações e dores articulares;

¹² A sangria ou flebotomia terapêutica é um método paliativo simples, que consiste na retirada de uma quantidade de sangue, com a finalidade de aliviar ou evitar alguns sinais e sintomas. A principal vantagem, então desconhecida, é controlar o aumento da viscosidade sanguínea nas eritrocitoses (aumento das células vermelhas do sangue) e reduzir o conteúdo total de ferro nas situações de acúmulo de ferro hereditário (Hemocromatose). Na época a que nos referimos era praticada com parcimônia quando orientada por físicos mas habitualmente com exagero quando tal não acontecia tendo então efeitos contra producentes.

¹³ Carlos Silveira, Maria Cristina Silveira, *op. cit.*, p. 6.

¹⁴ Idem *ibidem*, p. 6.

¹⁵ Idem *ibidem*, p. 5.

¹⁶ Germano de Sousa, *Op cit.*, p. 114.

¹⁷ *Memorial de várias cousas importantes*, p ...

¹⁸ José de Vasconcellos e Menezes, *op. cit.*, pp. 204-207.

- Ynguento apostolorum, para úlceras dos nervos e demais partes; “mundifica e alimpa as chagas, as úlceras e as cicatriza”;
- Pós de Joanes de Vigo, para úlceras de córnea e pediculose;
- Pós restativos, contra as epistaxis e outras hemorragias.

Os medicamentos a bordo vinham, conforme referido, contidos numa caixa designada por botica.

Em situações de acidente por guerra ou outro motivo, a maioria dos procedimentos era de grande simplicidade: a desinfecção era feita com azeite quente. Nas feridas profundas introduzia-se uma mecha embebida em toucinho ou óleo de coco e sumo de limão. Procurava-se estancar a hemorragia com alúmen (sulfato duplo de potássio e alumínio). As feridas eram suturadas com linha e esperava-se que não infectassem. As fracturas eram reduzidas e fixadas para consolidação. De acordo com a sua configuração podiam consolidar sem ou com deformação. Se fossem fracturas expostas quase de certeza infectavam.

5. Conclusão

Não seria exagerado dizer que quem embarcasse nas rotas marítimas estava entregue aos seus próprios recursos naturais. Estes estavam por ventura mais desenvolvidos do que actualmente, considerando a selecção natural extremamente exigente da época. Com efeito a elevada mortalidade infantil e as carências alimentares e sanitárias vividas pela grande maioria da população, apenas permitiam a sobrevivência aos indivíduos naturalmente mais robustos e com imunidade mais capaz. Esses recursos naturais a bordo eram fundamentais não apenas para não adquirir a doença como, no caso de adquirida, de conseguir a cura. Isso apesar das más condições e em muitos casos apesar dos tratamentos. Estes nalgumas circunstâncias mais simples podiam ter resultados mas, desenvolvidos sem sustentação científica e frequentemente mal e exageradamente aplicados eram claramente insuficientes e mesmo contraproducentes. De qualquer forma o facto de existir uma botica a bordo, mesmo que faltassem os recursos humanos adequados ao seu manuseamento, consistia só por si um apoio psicológico não despiciente.

Não podemos de qualquer modo subestimar o enorme esforço dos prestadores de cuidados de saúde, menos ou mais diferenciados, e aos movimentos de solidariedade que espontaneamente se geravam e que em muitas circunstancias fizeram frente a situações de catástrofe sanitária com uma postura de autêntico heroísmo.

Fontes e Bibliografia

Fontes

Memorial de várias cousas importantes, Biblioteca Nacional de Lisboa – reservados, cod. 637.

Bibliografia

Castro, Anibal de, *Físicos, cirurgiões e boticários nas naus dos descobrimentos*, <http://repositorio.uac.pt/vitstream>. Consultado em Out 2016.

Menezes, José de Vasconcellos e, *Armadas Portuguesas. Apoio sanitário na época dos descobrimentos*, Lisboa, Academia de Marinha, 1987.

Santos Álvaro Maximino Pereira dos, “Farmacologia: Das origens remotas aos contributos da ciência árabe – islâmica”, in *D’Aquém, d’além e d’ultramar. Homenagem a António Dias Farinha*, Vol I, Lisboa 2015.

Silveira, Carlos e, Silveira Maria Cristina, *As boticas nas naus de quinhentos*, Vila da Maia, Lisfarma, 1983.

Sousa Germano de, *Historia da Medicina Portuguesa durante a expansão*, Lisboa, Circulo de Leitores, 2013.

SESSÃO SOLENE

VIAGEM DE CIRCUM NAVEGAÇÃO DO CRUZADOR S. GABRIEL

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 29 de novembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional.

Manifestou-me V. Ex.^a há meses a disponibilidade para, antes do final de 2016, voltar a presidir a uma sessão da Academia de Marinha, palavras que escutei com enorme gosto. É sempre um estímulo e uma honra para esta Academia receber o Chefe do Estado-Maior da Armada, sendo esta a quarta vez que o faz este ano, o que é um sinal claro e um bom exemplo da atenção e importância com que o Comandante da Marinha sempre acompanha as actividades de cariz cultural.

Senhores Académicos, Senhores Ex-Presidentes, Senhores Almirantes, Senhores Convidados, a todos cumprimento.

Mas permitam-me um cumprimento especial a duas personalidades não habitualmente aqui presentes: a primeira é o Senhor Embaixador de França em Portugal, que saúdo com respeito, aqui representado pelo seu Adido de Defesa, Capitão-de-Fragata Christian Queffelec. Peço-lhe, Senhor Comandante, que transmita ao Senhor Jean Michel Casa, que a Academia de Marinha deseja que a acção do Senhor Embaixador, enquanto em Portugal, continue a solidificar a cooperação, a edificação do projectos comuns, designadamente os de índole cultural, bem como a amizade entre os nossos dois países.

A segunda personalidade que temos hoje entre nós e que há pouco foi objecto de um justo reconhecimento pela Marinha Portuguesa, pelo seu importante papel no estreitamento das relações entre os nossos dois países, designadamente através da produção de inúmeras obras de grande qualidade dedicadas à História dos Descobrimentos Portugueses, na sua vertente de História Marítima, é o Sr. Almirante François Bellec. O Senhor Almirante é, desde Maio de 1988, o nosso Membro Associado n.º 1 da Classe de História Marítima (há quase 30 anos). É um gosto tê-lo connosco, Senhor Almirante, como é um gosto que a sua condecoração tenha ocorrido durante uma sessão solene da Academia de Marinha. Gostaria que considerasse sempre esta casa como sua, a sua Academia.

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ao ter de escolher uma sessão para ser presidida por V.Ex.^a, constituíram elementos para a escolha, naturalmente, o tema e o orador, o que acabou por ser uma tarefa fácil. Para o dia de hoje estava previsto um tema bem naval – **a viagem de circum-navegação do Cruzador “S. Gabriel” – aproximação a uma epopeia**, sendo oradora a Senhora Professora Manuela Mendonça, Membro Emérito desta Academia e Presidente da Academia Portuguesa da História, que aproveitou para aqui saudar publicamente. A escolha estava feita e felizmente foi efectiva a disponibilidade de V.Ex.^a por esta data.

Certamente a lição que se irá seguir trará ao nosso conhecimento muitas curiosidades de poucos conhecidas. Mas permita-me, Senhora Professora, que desvende em antecipação, apenas uma que, pela sua singularidade, mereceu dar origem a uma exposição na galeria da Academia, e que a todos convido a visitarem no final da sessão.

Um dos Oficiais de bordo, o Aspirante Artur Caetano Dias, enviou, que se saiba, de muitos dos portos escalados um ou mais postais á sua namorada, conhecendo-se um total de 117 postais, faltando alguns relativamente a todas as escalas do cruzador. Perderam-se estes? Foram umas escalas curtas e nosso Aspirante ficou de serviço sem poder ir a terra? Não chegaram a ser escritos? Não se sabe.

Este facto, já de si seria curioso, mas mais curioso ainda é o facto de todos os postais serem de uma contenção arrepiante. Uma linha, linha e meia, na metade disponível para a escrita (a outra metade era para o endereço), chegavam para a manter a chama viva e enviar um beijo ou apenas saudades.

Duvido que nos dias de hoje, mesmo em tempos de compressão de mensagens, algum namoro se aguentasse por quase ano e meio com tanto laconismo. Bem sei que os tempos eram outros, os beijos e as saudades não estavam armazenados na “cloud”, nem vinham através do éter. Eram mais arrebatados, faziam parte do hardware e deslocavam-se em suporte bem material, via postal. Mas talvez a Senhora Professora nos ajude a entender melhor estes segredos da condição feminina.

A coleção de postais foi encontrada, por acaso, num alfarrabista pelo Senhor Almirante Roque Martins, que a adquiriu e a ofereceu ao Arquivo de Marinha. Agradeço, pois, a disponibilidade da Senhora Dr.^a Isabel Beato, Chefe do Arquivo Histórico de Marinha, para autorizar a que fossem expostos na Academia, bem como um Diário Náutico da viagem e mais documentação, o que veio enriquecer muito a exposição, salvaguardados que foram todos os aspectos de segurança.

Feita esta pequena deriva postal, é tempo de dar a palavra à Senhora Professora Manuela Mendonça, sem antes deixar de manifestar ao Senhor Almirante Macieira Fragoso que esperamos continuar a vê-lo na Academia de Marinha. Os nossos Membros Honorários têm sempre lugar reservado na 1.^a fila.

DESASSOSSEGOS MARÍTIMOS EM FERNANDO PESSOA

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Kenneth David Jackson, em 6 de dezembro

Resumo:

Estuda a presença do mar na vida e obra de Fernando Pessoa e seus múltiplos significados, desde as viagens marítimas biográficas, reflectidas no “Opiário”, na poesia em inglês de Alexander Search, na peça “O Marinheiro,” na poesia dos heterónimos, no conto inédito “A Perda do Hiate Nada” e na visão épica que é *Mensagem*.

A comunicação estuda o significado profundo literário, estético, filosófico e artístico do mar na vida e obra de Fernando Pessoa, através de uma consideração das viagens marítimas, dos poemas “Opiário” e das grandes odes de Álvaro de Campos, do ambiente onírico e irreal da peça “O Marinheiro,” das teorias da realidade do conto “A Perda do Hiate Nada,” as referências ao mar na poesia em inglês, aos ensaios filosóficos e aos poemas da *Mensagem*. O mar será visto na variada e ondulante obra pessoana como um espaço da imaginação, um caminho à despersonalização e à universalidade, e um espaço imaginado aberto ao infinito, aos sonhos e ao mistério.

Um Oriente ao Oriente do Oriente
Fernando Pessoa

Porque lá, em meses de exílio no oceano, desapareci-me...
Antônio Risério

Em versos escritos em 20 de Janeiro de 1933, Fernando Pessoa evoca o mar, talvez pela última vez, e nos comunica de maneira sucinta o significado que o mar tivera durante uma vida que se transbordava dos limites de filosofia e letras: “Olhando o mar, sonho sem ter de quê. / Nada no mar, salvo o ser mar, se vê / Mas de se nada ver quanto a alma sonha! / De que me servem a verdade e a fé?”¹ O mar, sempre eterno, é uno, mas a vastidão do mar que se vê é o volume misterioso que na sua plenitude nutre os sonhos guardados, numa imanência maior do que o tempo, a distância, a viagem. Acompanharemos hoje o desenvolvimento do tema do mar, na variada e ondulante obra de Fernando Pessoa, como espaço de imaginação e de desassossego, aberto ao infinito, aos sonhos e ao mistério. Atraído pelo

¹ “Olhando o mar, sonho sem ter de quê,” in Pessoa, Fernando, *Novas Poesias Inéditas*. Direcção, recolha e notas de Maria do Rosário Marques Sabino e Adelaide Maria Monteiro Sereno, Lisboa: Ática, 1973 (4ª ed. 1993).

mar, Pessoa é considerado poeta oceânico, com um poder onírico que o permitia viajar no passado e no futuro: “Tenho o mar embalando-me e sofro,” escreve Álvaro de Campos². A presença do mar e referências ao mar percorrem a sua obra. Ainda proclama Álvaro de Campos, “Meu coração é um almirante louco / que abandonou a profissão do mar...”³ E Ricardo Reis enfrenta nas odes a pequenez humana frente às forças naturais e fatais do mar e dos deuses: “Se aqui de um manso mar meu fundo indício / Três ondas o apagam, / Que me fará o mar que na atra praia / Ecoa de Saturno?”⁴ A obra pessoana é uma contínua navegação, comunicada no célebre motivo romano repetido no *Livro de Desassossego*, “Navegar é preciso, viver não é preciso.”⁵ Pessoa considerou-se o argonauta intelectual de sua época: “Por vosso início, Senhor, se descobriu o Mundo Real; por meu o Mundo Intelectual se descobrirá.”⁶

Em 1896, aos sete anos, Fernando Pessoa conhece o mar, viajando no paquete *Funchal* (1884-1927) até a Madeira e depois no paquete inglês *SS Hawarden Castle* (1883-1905) até à África do Sul. Em 1901 volta no paquete alemão *König* para Portugal, de onde o navio a vapor *Peninsular* vai levá-lo para a Ilha Terceira nos Açores, de Maio a Junho de 1902. De Lisboa, regressa sozinho para a África do Sul em Setembro no vapor alemão *Herzog*. No mesmo vapor voltará definitivamente a Lisboa, novamente viajando sozinho, em 1905. Será a sétima e última viagem marítima, real e verdadeira, de Fernando Pessoa, que continuará, porém, a fazer outras viagens poéticas, dramáticas e filosóficas nos grandes mares e oceanos da sua imaginação.

Alexander Search

As primeiras impressões literárias do mar na obra de Fernando Pessoa saem da poesia de Alexander Search, em língua inglesa, a partir de 1904, em versos que imitam poetas da literatura inglesa seus modelos⁷. No poema “Homens do Presente”⁸ o mar representa a amplitude da vida e as ondas em cristas os seus momentos mais significantes (“Ondas em cristas do mar desta vida” – “*Waves on the crest of life’s swift sea*”); enquanto

² “A Casa Branca, Nau Preta,” *Poesias de Álvaro de Campos*. Fernando Pessoa. Lisboa: Ática, 1944 (imp. 1993): 241.

³ Álvaro de Campos - Livro de Versos. Edição crítica. Introdução, transcrição, organização e notas de Teresa Rita Lopes, Lisboa: Estampa, 1993: 148.

⁴ *Odes de Ricardo Reis*, Notas de João Gaspar Simões e Luiz de Montalvor, Lisboa: Ática, 1946 (imp.1994): 50. 1ª publ. in Athena, nº 1, Lisboa: Out. 1924.

⁵ *Livro do Desassossego por Bernardo Soares. Vol.II*. Recolha e transcrição dos textos de Maria Aliete Galhoz e Teresa Sobral Cunha. Prefácio e Organização de Jacinto do Prado Coelho, Lisboa: Ática, 1982: 495.

⁶ *Livro do Desassossego. Vol.I*. Fernando Pessoa. (Organização e fixação de inéditos de Teresa Sobral Cunha.) Coimbra: Presença, 1990: 214.

⁷ *Poesia Inglesa*, Luisa Freire, ed., Lisboa, Livros Horizonte, 1995.

⁸ *Poesia Inglesa*. Organização e tradução de Luisa Freire. Prefácio de Teresa Rita Lopes, Lisboa: Livros Horizonte, 1995: 48.

no poema “Para um tocador” (“*To One Playing*”) uma melodia só a meio escutada abre a consciência dum jovem poeta para a Eternidade, “como o som no mar se realiza” (“*Like the sound of stupendous seas*”). Abre o tema da vastidão e do mistério associados ao mar, antecipando aqueles versos que escreveria três décadas depois.

O jovem Search sente o peso da solidão no poema “A alma em símbolos” (“*Soul-Symbols*”) onde numa metáfora geográfica e ekfrástica descreve a alma na forma de ilha deserta e esquecida, cheia de grutas e cavernas, vazia e só:

*[Minha alma] é uma ilha fora de humanas vias,
Misteriosa, antiga no meio do mar,
Com grutas, cavernas virgens e sombrias,
Cheias de horrores possíveis de encontrar...*

*Costa erma onde, sem fim, o bater do mar
Enche de um som vazio a sua solidão*⁹.

Nesse poema, Search antecipa e prepara a atmosfera de sonho, imaginação, e alheamento da peça “O Marinheiro,” onde há mundos virtuais e paralelos talvez mais verdadeiros do que o nosso quotidiano. A estranha atmosfera voltará no poema “Horizonte,” d’*O Rabequista Louco* (*The Mad Fiddler*)¹⁰: “Ignotos abismos no profundo mar, / Em fundos gelados / (Os despojos da batalha não são teus) / No sono enterrados.”¹¹

No poema “Perseverança” (*Perseverance*) Search encontra na força do mar uma metáfora para o valor dum esforço que pode parecer falho ou desperdiçado:

*Certo como o sol e despercebido
Como duma árvore é o seu crescer,
Trabalha, trabalha sem ser iludido
Pela forte escuma que se pode ver.*

⁹ *[My soul] is an island. Out of human track,
Mysterious, old within the sea and full
Of caves and grottoes unexplored and black,
Pregnant with many horrors possible...*

*Tis a lone coast where the sea's endless shocks
Fill with an empty sound its lifelessness.*

¹⁰ “The Mad Fiddler” in *Poesia Inglesa*. Organização e tradução de Luísa Freire. Prefácio de Teresa Rita Lopes, Lisboa: Livros Horizonte, 1995: 386.

N. do A.: “A sensationist poem”. 1ª publ. in *O Louco Rabequista*. Organização e tradução de José Blanc de Portugal, Lisboa: Presença, 1988.

¹¹ Unheard-of fathoms in the deep sea / In cool caves deep / (The spoils of battle are not for thee) / For ever sleep.

*E quando o seu fim de todo obtém,
Em sonoro embate, p'ra fender, se lança,
Seu poder imenso ainda mantém
E, inda mais além, nas águas avança*¹².

Da mesma maneira, no Soneto 11, dos 35 sonetos que Pessoa publicou em 1918¹³ em língua inglesa, uma tormenta no mar é prova de valor para o piloto e promessa de um azul distante:

XI

*Como o barco impelido na tormenta,
É no tormento que a alma se conhece.
Aquilo que em seu curso o risco aumenta
Fá-la melhor; o risco a fortalece.*

*E tal como o tormento na tormenta,
Risco após risco o coração desliza;
E já longe o porto se lhe ausenta –
E já perto o porto se divisa.*

*Se colhermos dos riscos a exp'riência,
Da tormenta aprendemos que, na altura
Da vaga, toda a negra violência*

*Uma promessa é já do azul distante.
Aprendamos do piloto a ter bravura,
Seja o poder do mar em nós constante.*¹⁴

¹² *Sure as the sun, and unperceived
As is the growing of a tree,
He works and works, not is deceived
By sturdy from that men can see.*

*And when his object full he gains
With last and sounding, rending crash,
His mighty power he still sustains
And onward still his waters dash.*

¹³ *35 Sonnets*. Lisbon, Monteiro & Co., 1918.

¹⁴ *Like to a ship that storms urge on its course,
By its own trails our soul is surer made.
The very things that make the voyage worse
Do make it better; its peril is its aid.*

*And, as the storm drives from the storm, our heart
Within the peril disimperilled grows;
A port is near the more from port we part –
The port where to our driven directions goes.*

“Opiário”

A viagem marítima no poema “Opiário”¹⁵ é o reflexo dessas viagens do jovem Pessoa para a África do Sul, local de sua formação numa sociedade colonial: “Volto à Europa descontente, e em sortes / De vir a ser um poeta sonambúlico.” Trata-se de um poema narrativo pseudo-biográfico, que fala dos ingleses e da sociedade que o poeta conheceu enquanto jovem como se fosse num território paralelo, outra Índia, de onde imaginou volta de navio, provavelmente entre ingleses.

Em “Opiário”, poema lírico de versos dodecassilábicos em 43 quadras, publicado por Álvaro de Campos no primeiro número de *Orpheu* e dedicado a Mário de Sá Carneiro, encontramos um depoimento narrativo, biográfico e crítico, construído por metonímia e disfarçado pelo motivo de uma viagem marítima de volta da Índia com ingleses. A dedicatória associa o poema ao tema da viagem órfica em poemas de Sá Carneiro publicados em *Orpheu* e ao seu ambiente de ânsias, renúncia e remorsos. Antecipa o naufrágio do eu, do poema “Ângulo”: “Aonde irei neste sem-fim perdido, Neste mar oco de certezas mortas?” A imagem do “cais fingido sem mar à sua beira...” do poema de Sá-Carneiro apoia o “jardim onde há flores no ar, sem hastes,” imagem do absurdo no poema de Campos. Em “Opiário,” composto “No Canal de Suez, a bordo,” o poeta viajante português sente o tédio do meio do caminho, da fuga das ruínas de um presente opressivo, rumo a origens geográficas inglesas para ele remotas e falsas. Sendo a primeira das grandes odes compostas por Campos entre 1914-15, “Opiário” é um dos poemas magistrais da primeira modernidade europeia. O tema da viagem marítima em *Orpheu* faz com que “Opiário” devesse ser lido ao lado de outras obras de Fernando Pessoa também marítimas, tanto a peça de vanguarda “O Marinheiro,” caleidoscópio de mitos dentro de mitos, quanto a celebrada “Ode Marítima” de Álvaro de Campos, que abre a consciência para a universalidade de tudo por meio de uma viagem extrovertidamente mítica e cíclica. Anterior, “Opiário” é o inverso da “Ode Marítima”¹⁶, pois o poema-navio no qual o poeta viaja por contragosto possui “uma engrenagem com volantes falsos,” comparado ao volante que começa lentamente e acelera-se cada vez mais na “Ode Marítima.” O narrador de “Opiário” é tomado por um tédio ou lassidão à sombra dos poemas de Sá Carneiro, porém acompanhado de tom sardónico de sátira e de deses-

*If we reap knowledge to cross-profit, this
From storms we learn, when the storm's height doth drive –
That the black presence of its violence is*

*The pushing promise of near far blue skies
Learn we but how to have the pilot-skill,
And the storm's very might shall mate our will.*

¹⁵ *Poesias de Álvaro de Campos*. Lisboa: Ática, 1944 (imp. 1993): 135. 1ª publ. in *Orpheu*, nº1. Lisboa: Jan.-Mar. 1915.

¹⁶ *Poesias de Álvaro de Campos*. Fernando Pessoa. Lisboa: Ática, 1944 (imp. 1993): 162. 1ª publ. in *Orpheu*, nº2. Lisboa: Abr.-Jun. 1915.

pero, característicos do decadentismo e esteticismo inglês do *fin-de-siècle*, influenciados também pelo consumo do ópio.

O tema do ópio é ponto de contacto importante entre os dois impérios por meio do mar. O empresário goês Rogério de Faria (1770-1848) abriu o comércio do ópio entre Kolkata e Macau a partir de 1796, deslocando-se a Mumbai em 1803 e ao porto de Damão de onde enviou, só em 1823, 537 caixas para Macau com o alto valor de 6 milhões de rupias¹⁷. Comenta António Moniz no seu *Comércio de ópio em Damão* sobre os anos 1824 a 1835: “Do barco D. Manuel de Portugal que conduzia ópio de Damão para o porto de Lentim, era proprietária a companhia de Bombaim, Rogério de Faria. A cidade de Damão prosperou durante a época em que floresceu o comércio do ópio, e grandes foram as vantagens auferidas pelo governo. Foi o governo britânico a causa da cessação da importação desta droga, e agora o mesmo governo não permite a sua exportação para os portos da China.”¹⁸ No lugar das grandes viagens comerciais de opulência oriental, fica para o poeta moderno apenas o efeito da consolação do ópio como um sonho (“Um Oriente ao oriente do Oriente”), da mesma maneira que o canal de Suez em “Opiário” tranquiliza e canaliza o Cabo das Tormentas.

“Opiário” marca o fim de um grande ciclo histórico. Chega, nada menos, a intimar a decadência e o colapso do longo período de domínio ocidental do Oriente, comunicados por uma rebelião intelectual e poética pontuada com o “basta” do último verso. O enjoo é de rebeldia e de instabilidade. Com o seu tom de asfixia, esgotamento e decadência, o poeta narra a impossibilidade de ser e a futilidade de estruturas que iriam ruir com a modernidade: “A vida a bordo é uma coisa triste...E a minha mágoa de viver persiste.”

Ironiza a diferença entre o espaço histórico-cultural dos dois impérios, lamenta a alienação e inutilidade que sente atualmente como português no além-mar, num dos versos mais contundentes da obra pessoana: “Pertença a uma geração de portugueses / Que depois de estar a Índia descoberta / Ficaram sem trabalho.” Criado no império dos outros, é obrigado a falar inglês: “E fui criança como toda a gente. / Nasci numa província portuguesa / E tenho conhecido gente inglesa / Que diz que eu sei inglês perfeitamente.” São sentimentos que expressam o mal-estar de um mundo decadente e colonizado, do qual nem as viagens épicas ao Oriente conseguiriam aliviar o tédio de viver.

O poema chega a constituir o comentário crítico que faltava sobre a estranheza que o poeta sente no mundo colonial, comunicada por meio das observações de um viajante alienado a bordo. Num dos versos mais famosos, define o vazio deixado por uma pátria ausente: “A minha / Pátria é onde não estou”. Como uma versão da “Balada do Velho Marinheiro” (“*The Rime of the Ancient Mariner*”) de Coleridge (1798), a viagem de “Opiário” parece irreal e angustiante, no mar entre impossíveis portos do ser: “*Alone,*

¹⁷ Teotónio de Souza, *Goa To Me*, New Delhi: Concept, 1994: 139-144.

¹⁸ António Moniz, *Notícias e Documentos para a História de Damão*, Bastorá: Tipografia Rangel, 1923: 74-82.

alone, all, all alone / Alone on a wide wide sea! / And never a saint took pity on / My soul in agony.” Preenche também um vazio biográfico ao comentar a vida sob tutela inglesa na África do Sul, fase sobre a qual Pessoa nunca escreveu nem pronunciou, estranhamente, palavra alguma, a não ser aqui.

Um decadente, vítima “Deste desassossego que há em mim”, o poeta chega a um estado doentio, de negação da fé e da calma, da estabilidade e da autenticidade do mundo que procura como ideal. Compara o estado no *Livro do Desassossego* a um “naufrágio da alma inteira.”¹⁹ Descreve-se como convalescente, desgraçado, descontente, amaldiçoado, cansado, sufocado, fraco, doido, febril, doentio, banal, fingido, bêbedo, inútil, absurdo. Sente que vive uma vida supérflua de inutilidade (“Nunca fiz mais do que fumar a vida”) e, passada a época dos heróis, mesmo que doidos, encontra a única resposta no não-ser (“Não fazer nada é minha perdição.”). Sonha em ter crenças, dinheiro, personalidade, de ser autor publicado, mas mesmo sob a casaca do conformismo, sente o horror à vida e ao absurdo que o separa dos “tais sãos”. Sonha em ser Mandarim, mas já fora assassinado pelo romance do Eça: “Nasci pra mandarim de condição. / Mas falta-me o sossego, o chá e a esteira”. Sonha com uma denúncia definitiva e apocalíptica (“Um dia faço escândalo cá a bordo” / “Que um raio as parta!” / “Deus que acabe com isto!”), mas encontra saída apenas em “outro ópio mais forte para ir de ali”. “Opiário” retrata um mundo colonial que ultrapassou as suas próprias possibilidades de ser, virou estranha condição, um turbilhão onde os *lairds* não mais se salvam pelo monóculo. O poema igualmente marca um ponto de partida, no momento em que o jovem poeta português, entre ingleses, sente-se outro, um angustiado anestesiado que passa por uma renúncia existencial e vira personagem de teatro, condenado a actuar no drama de uma sequência heteronímica de “comédias de minh’alma”.

O Marinheiro

Na sua única peça, *O Marinheiro*²⁰, de 1913, num devaneio filosófico de dúvida epistemológica, Pessoa teoriza a possível existência de um marinheiro, que pode ou não ser verdadeiro, pode ou não ter viajado e pode ou não voltar a uma terra sem nome e a uma torre onde três mulheres e uma defunta velam pela sua aparição na cova que mal se vislumbra da pequena janela da torre medieval. É um idílio marítimo sem o mar, de um marinheiro que nunca aparece, mas é considerado a única figura verdadeira da peça. Jogando com ficção e imaginação, no paradoxo que é o teatro estático, emprestado do teatrólogo belga Maurice Maeterlinck (1862-1949), a peça é uma alegoria da eterna espera para desvendar o mistério da existência. As três veladoras enfrentam silêncio, vazio

¹⁹ *Livro do Desassossego*, Edição Richard Zenith, Lisboa: Assírio & Alvim, 1998, 259.

²⁰ *Poemas Dramáticos*. Notas explicativas e notas de Eduardo Freitas da Costa). Lisboa: Ática, 1952: 153. 1ª publ. in *Orpheu*, nº1. Lisboa: Jan-Mar. 1915.

e nada e ao esperar pelo marinheiro, que nunca aparece, levantam dúvidas sobre a cognição, a identidade e até a própria existência. Sofrem uma crise ontológica provocada pela ideia de que a consciência intelectual se forma apenas depois das experiências formadoras, sendo assim uma invenção lírica do tempo e da memória. Na figura do marinheiro, a peça salienta o poder dos mitos históricos e põe em dúvida a nossa percepção de qualquer realidade²¹. Nunca sabemos se o marinheiro se lembrará das veladoras nem se voltará jamais. A consciência e a memória talvez sejam ilusões e o universo se repete indefinidamente. As veladoras sofrem o horror da impossibilidade de saber ou de sentir, de serem vítimas de uma realidade latente poderosa. O oceano imaginado torna-se imanência de um mistério maior: como saber unir o passado e o presente, a existência e a potencialidade, a plenitude e a perda, o sonho e a realidade, a distância e a proximidade, a solidariedade e a solidão.

Conta a segunda veladora, ao sonhar da passagem de uma vela, que o marinheiro naufragou numa ilha deserta, sem esperança de salvamento ou de voltar à sua terra²². É uma irrealidade repetida num devaneio no *Livro de Desassossego*:

*Então, na praia rumorosa só das ondas próprias, ou do vento que passava alto ... entregava-me a uma nova espécie de sonhos ... como as volutas desrendando-se do mar alçante do fundo de uma grande verdade; tremulamente de um azul oblíquo ao longe, esverdeando na chegada com transparências de outros tons verde-sujos ... congregando em si todas as ressacas, os regressos à Liberdade da origem, as saudades divinas ... um corpo de saudade com alma de espuma, o repouso, a morte, o tudo ou nada que cerca como um grande mar a ilha de naufragos que é a vida*²³.

O marinheiro começa então a imaginar e, com o passar dos anos, começa a construir uma nova terra natal. Uma existência virtual substitui a verdadeira, até o ponto do marinheiro duvidar da realidade e da existência da sua vida anterior. Chega a inventar uma juventude no país novo, que nunca teve, o sonho fabricado de felicidade na ilha vira realidade. As outras duas veladoras, ao ouvir a história, de repente sentem-se desejosas de juntar-se ao marinheiro nesse admirável mundo novo. O horror que sentem pela separação da nossa consciência da realidade, porém, é confirmado pela perda do marinheiro, que nunca poderá voltar ao seu país, e também pelo mito que inventou de uma terra paralela e substituta, que poderá ser verdadeira.

²¹ Pessoa antecipa a temática da peça *En attendant Godot*, de Samuel Beckett, por quarenta anos.

²² A origem literária dessa idealização de ilha tropical encontra-se em Daniel Defoe (*Robinson Crusoe*, 1719), em *Paul et Virginie* (1787) de Bernardim de Santi-Pierre, nas aventuras de Robert Louis Stevenson (*Treasure Island*, 1883) ou inclusive nas histórias da Índia de Rudyard Kipling (*The Jungle Books*, 1894).

²³ *Livro do Desassossego*, Lisboa, Assírio & Alvim, 1998: 205.

“Ode Marítima”

A “Ode Marítima”, publicado no segundo número de *Orpheu* (1915), é considerada uma das maiores obras do modernismo literário mundial. Nas palavras da romancista Lídia Jorge, é “o poema moderno mais importante da Literatura Portuguesa, aquele que melhor define o sentimento da modernidade global a partir do sentimento de um certo sentir português. O poema que anuncia a subjetividade espasmódica que criou uma nova língua, a da sensorialização da individualidade cruzada com a objetividade mais feroz, como seja a convocação da grande experiência assassina dos descobridores dos mares.”²⁴

O volumoso poema de Álvaro de Campos, a seguir a peça *O Marinheiro*, é outra história de uma viagem que nunca aconteceu, cantada por alguém que não sai do cais e talvez nem tenha pronunciado palavra alguma. Tudo é imaginado pelo narrador num estado de devaneio; entra num estado psíquico quase de hipnose, que começa quando, estando no cais, gira o volante de uma nau imaginária e participa delirantemente na viagem de um Argonauta. Na imaginação do narrador, ao girar o volante, transforma-se num pirata em mares asiáticos, estuprando e saqueando, ou num canibal. Aumenta o estado de êxtase, cheio de sonhos atávicos e orgiásticos. Exulta em devaneios exóticos e encenações dos grandes arquétipos das viagens históricas portuguesas para a África e Ásia:

*Toda a vida marítima! tudo na vida marítima!
 Insinua-se no meu sangue toda essa sedução fina
 E eu cismo indeterminadamente as viagens.
 Ah, as linhas das costas distantes, achatadas pelo horizonte!
 Ah, os cabos, as ilhas, as praias areentas!
 As solidões marítimas, como certos momentos no Pacífico
 Em que não sei por que sugestão aprendida na escola
 Se sente pesar sobre os nervos o fato de que aquele é o maior dos oceanos
 E o mundo e o sabor das coisas tornam-se um deserto dentro de nós!
 A extensão mais humana, mais salpicada, do Atlântico!
 O indico, o mais misterioso dos oceanos todos!
 O Mediterrâneo, doce, sem mistério nenhum, clássico, um mar para bater
 De encontro a esplanadas olhadas de jardins próximos por estátuas brancas!
 Todos os mares, todos os estreitos, todas as baías, todos os golfos,
 Quería apertá-los ao peito, senti-los bem e morrer!*

Os episódios de luxúria, pirataria e canibalismo o transportam a uma estado de consciência acima do bem e do mal, passando dos limites da moralidade e da sociedade,

²⁴ Lídia Jorge. “A língua portuguesa como futuro.” *Jornal de Letras, Artes e Ideias*, Ano XXXV Nº 1190 (11-24 de Maio de 2016): 10.

antes de voltar, exausto, ao cais e à quietude. A sinestesia anima memórias pseudo-históricas, assim como visões de erotismo náutico. É uma realidade excessiva, resultado de uma fúria centrífuga de psiques e almas, dispersos numa viagem estridente e tão primitiva que parece anterior ao ser humano, um ritmo antes de qualquer significado possível. Ao acompanhar essa viagem em voz lírica furiosa, Campos vive uma identidade primitiva, numa tentativa desesperada de existir, como ser independente do seu autor.

Numa síntese das visões marítimas da peça e da ode, o poema “Passagem das Horas”²⁵ nos lembra que o poeta leva consigo todos os portos e as geografias, numa viagem aberta e sempre sem acabar, à procura de sensações verdadeiras e humanas:

*Trago dentro do meu coração,
Como num cofre que se não pode fechar de cheio,
Todos os lugares onde estive,
Todos os portos a que cheguei,
Todas as paisagens que vi através de janelas ou vigias,
Ou de tombadilhos, sonhando,
E tudo isso, que é tanto, é pouco para o que eu quero.*

*A entrada de Singapura, manhã subindo, cor verde,
O coral das Maldivas em passagem cálida,
Macau à uma hora da noite... Acordo de repente...
Yat-lô--ô-ôôô-ô-ô-ô-ô-ô... Ghi-...
E aquilo soa-me do fundo de uma outra realidade...
A estatura norte-africana quase de Zanzibar ao sol...
Dar-es-Salaam (a saída é difícil)...
Majunga, Nossi-Bé, verduras de Madagascar...
Tempestades em torno ao Guardafui...
E o Cabo da Boa Esperança nítido ao sol da madrugada...
E a Cidade do Cabo com a Montanha da Mesa ao fundo...*

*Viajei por mais terras do que aquelas em que toquei...
Vi mais paisagens do que aquelas em que pus os olhos...
Experimentei mais sensações do que todas as sensações que senti,
Porque, por mais que sentisse, sempre me faltou que sentir
E a vida sempre me doeu, sempre foi pouco, e eu infeliz.*

A certos momentos do dia recordo tudo isto e apavoro-me...

²⁵ Álvaro de Campos - Livro de Versos. Edição crítica. Introdução, transcrição, organização e notas de Teresa Rita Lopes, Lisboa: Estampa, 1993: 26c. 1ª versão: *Poesias de Álvaro de Campos*. Nota editorial e notas de João Gaspar Simões e Luiz de Montalvor, Lisboa: Ática, 1944.

Dois Contos

Em dois contos incompletos que ficaram inéditos até 2012 e 2015, recuperados e publicados por Ana Maria Freitas²⁶ – “A Perversão do Longe e “A Perda do Hiate ‘Nada’” – os narradores se fascinam por dois marinheiros e aventureiros taciturnos, ambos ligados à África, o primeiro a Madagáscar, onde diz que nunca desembarcou, e o Capitão Ayakwamm do Hiate, cujo nome é de origem nairlandesa. Podem ter antecedentes os dois em personagens literários, como o obcecado capitão Ahab, do romance *Moby Dick* (1851), ou o maldiçoado holandês voador, de Wagner (1843). Têm os dois marinheiros pessoanos um ar de mistério, dedicam-se a teorizações sobre a beleza, o vago e incerto do longe e do ideal, a rejeição da lógica e os domínios da imaginação. No conto “A Perversão do Longe,” o estranho marinheiro, que fora uma vez poeta simbolista, “como um grande pintor exilado pintando...as perfeições dos tons imperfeitos do mar,” atrai a atenção do narrador quando diz, com os olhos fixados na Outra Margem, – “Que belo, a esta hora, o perfil nítido dos montes!” (57). Fascinado pelo ar indefinido e pelos olhos lúcidos do marinheiro, pela “estranha e inquietante beleza das suas obras...de paisagens perfeitas, de países impossíveis,” o narrador pede-lhe para contar sua vida. Ouve um relato estranho e inesperado, de uma vida governada por impulsos ilógicos e que não distingue entre viagens e sonho de viagens. O marinheiro lembranças de viagens a Madagáscar, a partes da Índia e a uma ilha de Oceânia, lugares onde nunca desembarcou, que nunca viu e que talvez não existam. Escreve, antecipando Alberto Caeiro, “Sou ilógico como o sistema do universo.” (59). Sugere que as suas viagens poderão ter acontecido em outro mundo. Ao viver a mistura de sonho e realidade, com todas as sensações confundidas, a sua auto-descrição resume a condição de Fernando Pessoa poeta:

...como misturei o sonho e a realidade, todas as minhas sensações se misturaram e confundiram em mim...meu desassossego parece-me ser, ainda, a única atitude de alma que me dá algum descanso.. Vivi o paradoxo e o absurdo... Não sei como sentir o que verdadeiramente sinto. Não sei como viver a vida que vivi. Sou um monstro de impossibilidades realizadas (p. 60)

Ao contar as suas viagens talvez imaginadas, o marinheiro confessa sentir dor, ânsia, mágoa e tédio das viagens. Prefere imaginá-las do que ter de fazê-las. Não é a beleza do mar que o marinheiro vê, mas “o mar-beleza... beleza e mar eram a mesma coisa.” São sentimentos repetidos no poema “A Chave Perdida” (“*The Lost Key*”), d’O *Rabequista Louco*: “Longe da vista da praia! / Cansado de cada mar! / As coisas são sempre mais / Que o mais que possam mostrar” (*Set out from sight of shore! / Grow tired of every sea! / All things are ever more / Than most they seem to be*).

²⁶ “A Perversão do Longe,” in *O Mendigo e outros contos*, Ana Maria Freitas, ed., Lisboa: Assírio & Alvim, 2012: 55-64; “A Perda do Hiate ‘Nada’,” in *A Estrada do Esquecimento e outros contos*, Ana Maria Freitas, ed., Lisboa: Assírio & Alvim, 2015.

O narrador do conto, encantado pela poesia pura do estado do marinheiro, entre o sonho e a viagem, roga acompanhá-lo nessas viagens da imaginação, a Constantinopla, a ilhas da Oceânia, mas é recusado com a curta resposta “Não... O sr. não é belo... É feio e cheio de realidade” (62). Rejeitado, o narrador começa a duvidar da realidade do marinheiro; pode ser que tenha sido atraído pela tentação ou perversão do Longe, pelo fantasma daquilo que não sabe se passou realmente. Talvez o marinheiro fosse apenas a encarnação desse Longe, um sonho dentro do sonho do viver. Frente a um paradoxo irresolúvel, o narrador recomenda uma atitude de indiferença consciente a tudo, como a única maneira de acomodar-se à vida quotidiana.

*

“A Perda do Hiate ‘Nada’”, história apresentada como duvidosa pelo narrador, volta ao caso de uma viagem, ou não viagem no Hiate fantasma do Capitão Ayakwamm que acaba em naufrágio e tragédia. Pode ser considerado um dos contos de raciocínio pessoais. Novamente o capitão fascina o narrador, pela fisionomia triste, o caráter forte, a inteligência e o aspecto de melancolia e de desespero. Numa exposição de maestria filosófica, o Capitão prova que o conhecimento científico é superficial, sendo individual. Usando de ideias provavelmente encontradas na obra de Schopenhauer, *O Mundo como Vontade e Representação* (*Die Welt als Wille und Vorstellung*, 1818), alega o Capitão que apenas a vontade, por ser inconsciente e impessoal, pode chegar à verdade. E da vontade, apenas a crença é capaz de criar, de fazer ser – ao contrário do imaginar, visualizar, imaginar ou desejar. E essa vontade pura não opera no universo inteiro mas num subuniverso criado pela vontade. Quem crê cria realidades, no caso, a Hiate ‘Nada.’ Será o Capitão um tipo de super-homem imortal nietzschiano, criador de além-mundos, empenhado em fazer um grande ato de criação, ao criar artificialmente por força de vontade um mundo real. Assim, a viagem do Hiate ‘Nada’ é uma realidade outra, uma das infinitas realidades que podem ser criadas, todas infinitas, diferentes e afastadas uma da outra. Numa, encontra-se ainda a armada d’El Rei D. Sebastião.

No meio da viagem, descobre o narrador, servindo de médico a bordo, ao examinar pinturas de paisagens exóticas e perfeitas dos lugares impossíveis pelas quais passavam, descobre com pavor e angústia que os quadros eram fotografias, portanto esses lugares fantasma deveriam existir: palácios, castelos, jardins ideais e perfeitos. Percebe também que o mar em que viajam não é mar comum, mas estranhamente perfeito. A beleza era inseparável desse mar, o mar-beleza. Sabe naquele momento que saíra do mundo real, a entrar num novo mundo desconhecido. Vivia duplamente na realidade outra desse mar de sonhos verdadeiros, criados pela vontade do Capitão Ayakwamm.

Voltando a pensar nas pinturas, o narrador sente-se torturado por dúvidas e avança gritando ao Capitão “Mas tudo isso, tudo isso *não é real*. Tudo isto não pode ser.” Com o grito, com a desconfiança, desfaz-se tudo e o Hiate naufraga contra rochedos de estranha

beleza. O narrador salva-se nadando até uma ilha deserta, de onde foi salvo por um vapor de carreira. Perguntado sobre o nome do brigue perdido, não pode dizer senão “Nada”, resposta que parecia absurda e falsa. Quando depois o narrador meditava sobre o irreal desta vida, surgia diante dos olhos a figura do Capitão Ayakwamm, meio sinistro e meio divino. “A Perda do Hiate Nada” trabalha com a relação entre a consciência e os espaços alternativos, realidades outras, como a viagem pela beleza pura do Hiate Nada, realidade excessiva e frágil, construída pela vontade de criação pura do filósofo-artista Capitão.

Mensagem / Mar Português

No livro *Mensagem* (1934)²⁷, o único livro de poesia que Pessoa publicou em português, retoma a viagem marítima de Vasco da Gama, reconstruindo a epopeia da história portuguesa, ao escolher os seus poemas à base das 24 bandeiras empinadas na nau de Paulo da Gama, no porto de Calicut com as armas de personagens históricos. A história semiótica e simbólica das bandeiras fez do Gama e dos marinheiros representantes de heróis portugueses, como se a chegada à Índia fosse a culminação e apoteose de uma sequência histórica, a confundir a mitologia clássica com a expansão marítima. A descrição das bandeiras feita por Paulo da Gama no Canto VII d’*Os Lusíadas* é uma exibição pictórica, como se fosse de quadros numa exibição, mas o significado é fechado ao Catual, de visita a bordo, e a qualquer indivíduo que não reconhece as insígnias, com os poderosos significados condensados nos signos, como se fossem códigos genéticos que determinassem o futuro, que anunciam. A exposição de bandeiras começa com a pré-história da nação e avança até o momento presente da narração, como ponto culminante, de maneira que faz da fundação e da viagem dois polos icônicos da história e cultura portuguesas.

Os doze poemas de “Mar Português” não pertencem, ao contrário, ao tempo histórico mas aos segredos dos deuses, personificados pelo Monstrengo, que dialoga com D. João Segundo, ou seja, Adamastor, o gigante cuja paixão fora rejeitada pela deusa Thetis, que o transformou num monte estéril. O tema desses poemas é o alto custo, a perda e a amargura das viagens em termos humanos, capturados em versos que fazem da água do mar lágrimas: “Ó mar salgado, quanto do seu sal / São lágrimas de Portugal.” Partindo da Torre de Belém, os marinheiros ouvem a denúncia d’O Velho do Restelo, lamentando as noivas abandonadas e toda uma geração ausente: “*Quantas noivas ficaram por casar / para que fosse nosso, ó mar.*” Os heróis Bartolomeu Dias e Fernão de Magalhães estão enterrados nas areias da África e Oceânia, Sepúlveda e Leonor em Moçambique. Assim desafia-se o mostrengo, com perda e sacrifício, para poder cumprir o destino, possuir o mar e chegar ao fim da terra, ao paraíso. É matéria para um drama de paixão religiosa e no poema “Ascensão de Vasco da Gama” Pessoa compõe uma ópera barroca,

²⁷ *Mensagem*, Lisboa: Parceria António Maria Pereira, 1934.

narrada na terceira pessoa, cujo cenário é o mundo das viagens reduzido aos seus elementos essenciais, mar, terra e céu. A emoção é alumbramento, frente ao espaço, som e luz de um espetáculo celeste. Através da figura clássica adynaton²⁸. O céu abre para receber a alma do Argonauta. É um teatro do mundo e do mar, concentrado num momento de misticismo e de êxtase.

Os poemas finais, “Os Tempos,” soam como uma composição sinfónica e são comparáveis nos seus efeitos a *La Mer* (1905) de Claude Debussy (1862-1918), uma recriação do mar com onomatopeias sonoras da paisagem marinha. “Os Tempos” é um retrato do mar, da noite até ao amanhecer, com relâmpago, ventos, ondas e fogo-fátuo, como os movimentos de Debussy, “Jogo das Ondas” e “Diálogo do Vento e o Mar.” O desassossego dos marinheiros afeta a vontade, o poder ser e a capacidade de desejar. Navegam no golfo entre a história e o mistério, a seguir vozes sinfónicas do mar e o sonho de formas invisíveis de um possível futuro. Se passarem “o mar que possa haver além da terra,” ao repetir a viagem d’*O Marinheiro* e virem “a luz que precede a madrugada,” terão encontrado a verdade, terão cumprido no mar o destino de Portugal.

²⁸ Uma forma de hyperbole levada a extremos quase impossíveis.

OS PRIMÓRDIOS DAS RELAÇÕES *LUSÍADAS* COM A CHINA. ECOS DO VALOR DOS PORTUGUESES APÓS A CONQUISTA DE MALACA POR ALBUQUERQUE

(PARA UMA PROTO-HISTÓRIA DA ENTRADA DOS PORTUGUESES
NO IMPÉRIO DO MEIO)¹

Comunicação apresentada pelo académico
Manuel Cadafaz de Matos, no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 20 de maio



In memoriam Prof. Charles Boxer, ao sinólogo,
por mais de vinte anos de persistente amizade
(Sandown, ilha de Wight, 8 de Março de 1904-
-St. Albans, Hertfordshire, 27 de Abril de 2000),
quinze anos após o seu desaparecimento

Preâmbulo

In nomine Patris.

Este poderia ser o lema dos dois principais *panegíricos* (constantes das duas edições dos *Comentários*, ocorridas em 1557 e 1576) que Afonso Brás de Albuquerque edificou racionalmente em nome de seu pai, Afonso de Albuquerque, após a conquista de Malaca entre Julho e Agosto de 1511.

¹ Este nosso trabalho foi redigido no essencial (não invalidando futuras actualizações bibliográficas) como primeiro projecto de Relatório para as Provas de Agregação, que contávamos apresentar, publicamente, no primeiro semestre de 2003. Viemos a preterir depois todo este trabalho, na medida em que optámos por escrever um outro, cuja temática se coadunava melhor com a orgânica funcional do estabelecimento de Ensino Superior onde leccionávamos (e em que desempenhávamos, então, as funções de Presidente do Conselho Científico). Ver, a tal respeito, nossas *Obras Completas*, vol. II Lisboa, CEHLE, 2010, “Provas de Agregação”, pp. 175-297. Após aquele período de redacção do presente estudo em 2003, apenas procedemos a alterações de pormenor do seu conteúdo, em termos de ampliação (face a nova documentação então encontrada) nos fins do ano de 2007. Isso para além de curtos e breves melhoramentos do texto, mas neste caso apenas em situações pontuais. Agradecemos à Academia de Marinha o ter-nos convidado (Novembro de 2014) a apresentar este trabalho na sessão conjunta – promovida por aquela instituição e pelo Instituto de Cultura Europeia e Atlântica-ICEA – *Nos 500 Anos da Morte de Afonso de Albuquerque*, que teve lugar em 30 de Maio de 2015.

Por um lado este filho devoto, observando os conteúdos de uma oração de Camilo Porzi pronunciada ante o Papa Leão X – após a tomada daquela praça e glorificando seu pai (numa *inventio* literária criativa e zelosa) – entendeu que as acções se agigantavam para além da política de expansão do seu próprio rei, D. Manuel. Esta matéria será perspectivada em confronto com as análises documentadas do sinólogo francês, Paul Pelliot.

Não muito tempo depois, por outro (e de igual modo em consequência das mesmas vitórias militares na Malásia), o filho daquele *leão dos mares* veio a interpretar, num novo panegírico e não sem erro, que o imperador da China de tal modo apreciou os seus feitos em Malaca, que chegou a querer estabelecer com ele tratados de amizade.

A articulação, então naquele império, entre os *Folangis* e os mais altos dignitários chineses não foi bem essa! Veio a saldar-se, como é sabido não só num gravoso insucesso de tal acção diplomática mas, mais do que isso, no trágico fim de alguns dos membros dessa legação manuelina ao Império do Meio.



Paul Pelliot (1878-1945)

PARTE I

As fontes

1. Um juízo crítico das fontes

A historiografia em torno da expansão portuguesa, ao longo do século XVI, tem-se virado muito para si própria, tipo *espelho*. O olhar para as relações dos viajantes lusíadas com os outros povos contactados, em particular nas possessões do império na Ásia Extrema, tem sido feito quase sempre com os olhos dos *ocidentais*.

Pode referir-se assim que tais abordagens têm decorrido, na maioria dos casos, numa óptica eurocêntrica. São os olhos e as culturas – por via da *voz do dono* – que se levaram para tais paragens marcadas pela cultura dos *pontos de partida* e não tocados (ainda) pelos *pontos de chegada*.

Tem-se imposto, assim, à historiografia ocidental europeia um distanciamento, um juízo crítico (perdoe-se a redundância) na leitura dos fenómenos sociais captados. Da necessidade desse tipo de distanciamento, por sinal, têm sido dados alguns testemunhos por parte de alguns historiadores extra-europeus, como é o de Chauduri.

2. Fontes europeias primárias a cerca de Afonso de Albuquerque

Iremos deter-nos, um pouco mais adiante, sobre a conquista de Malaca e alguns factos que, após a tomada de tal praça, levaram alguns portugueses aos primeiros contactos com o Império do Meio e a enfrentar algumas sérias dificuldades – perante adversários vencidos – na acessibilidade ao imperador da China, na sua própria Corte.

Analisaremos, primeiramente, a acção de Afonso de Albuquerque entre a sua presença no sul da Índia e os seus feitos vitoriosos em Malaca, até ao Verão de 1511. Impõe-se, com efeito, abordar também – mesmo que de uma forma sumária – algumas das acções desse estratega português no Oriente, no período que antecedeu a conquista de Malaca. E em contraponto iremos analisar algumas outras fontes da historiografia portuguesa da época.

A documentação que, em torno deste Vice-Rei, o seu filho Afonso Brás de Albuquerque publicou com o título *Commentarios de Afonso Dalboquerque* em 1557² e repu-

² Afonso Brás de Albuquerque (c. 1501-1581), *Commentarios de Afonso Dalboquerque capitão geral & governador da Índia, colligidos... das proprias cartas que elle escreuia ao muyto poderoso Rey Dô Manuel, o primeyro deste nome*, Lisboa, na oficina de João da Barreira, 1557. Sobre a edição de 1557 desta obra – de que o rei-bibliófilo, D. Manuel, foi detentor de um dos poucos exemplares hoje conhecidos – remete-se para D. Manuel II, “Afonso [Brás] de Albuquerque, *Commentarios de Afonso Dalboquerque*”, in *Livros Antigos Portuguezes, 1489-1600, da Bibliotheca de Sua Magestade Fidelissima Descriptos por S. M. ... em três volumes*, em particular in *vol. II, 1540-1569*, impressa na Universidade de Cambridge e publicada por Maggs Bros, Londres, 1932, pp. 496-509.

blicou em 1576³, continua a afirmar-se como um repositório sólido. Só haverá que ter em linha de conta que Afonso Brás de Albuquerque, em alguns casos, não conseguiu evitar manipular os documentos que detinha em seu poder, procurando, algumas vezes sem pudor, proceder a inequívocas situações de *panegírico* de seu Pai.

Essas duas edições dos *Comentários* – estabelecidas como se sabe a partir das cartas escritas na Índia ao tempo da Governação desse político e aliado de D. Manuel I (e, até, do período ligeiramente posterior a esse) – irão por nós ser aqui também lidas no universo da História da Imprensa e da História da Edição.

Na estrutura do presente trabalho considerámos, ainda, o papel significativo de alguns documentos epistolares constantes de *Cartas de Afonso de Albuquerque* e de outras figuras no império ao seu tempo. Nessa compilação oitocentista⁴ – como referimos e contrariamente ao que induz o título da colectânea documental de Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça – não se oferecem ao leitor, apenas, as cartas que o Vice-Rei da Índia havia enviado a D. Manuel. Em boa hora foram também aí incluídas as missivas (de teor político, militar e até de um cariz sociológico), que alguns outros aristocratas ao serviço de Portugal no Extremo Oriente iam enviando nesse período não apenas para o Rei mas, também, para outras destacadas figuras do Reino.

2.1 Outras fontes portuguesas (e peninsulares) quinhentistas e outros níveis de perspectiva dos acontecimentos em torno de A. de Albuquerque e do seu tempo

Pelas razões naturais *do sangue* em relação ao seu objecto de estudo, Afonso Brás de Albuquerque nem sempre conseguiu manter a sua isenção e independência em relação aos factos (e, até, a algumas figuras) em apreciação.

Torna-se necessário, assim, fazer uma leitura distanciada e crítica dos *Comentários...* complementando-a com a de outras obras de referência quinhentistas, que abordam também aspectos desta matéria.

Identificam-se, entre estas, no panorama da historiografia portuguesa do século XVI, as crónicas de João de Barros da *Ásia* (em particular a *Terceira Década*), a *Peregrinação*, de Fernão Mendes Pinto e, até, nalguns casos, as obras de Gaspar Correia, Damião de Góis e de Fernão Lopes de Castanheda.

³ Brás Afonso de Albuquerque, *Comentários do Grande Afonso de Albuquerque, Capitam Geral que Foy das Índias Orientaes*, segunda edição, Lisboa, João da Barreira (o mesmo impressor da 1ª edição, portanto), 1577 Remete-se uma vez mais para a obra de D. Manuel II, “Afonso Brás de Albuquerque, Commentarios de Afonso Dalbuquerque”, in *Livros Antigos Portuguezes, 1489-1600, da Bibliotheca de Sua Magestade Fidelissima Descriptos por S. M. ...* em três volumes, em particular in vol. III, *1570-1600 e Suplemento, 1500-1597*, 1935, pp. 98-99.

⁴ Afonso Brás de Albuquerque, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam, publicadas por ordem da Classe de Ciências Morais, Políticas e Belas Letras, Lisboa, Academia das Ciências*, e sob a direcção de Raymundo António de Bulhão Pato e de H. Lopes de Mendonça, tomo I, Lisboa, Typographia da Academia das Sciencias, 1884; a tomo VII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1935 (com edição do “Índice Geral das Cartas” no último tomo). Remete-se, ainda, para a edição Afonso de Albuquerque, *Cartas para El-Rei D. Manuel I*. Selecção, prefácio e notas de António Baião, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, col^o. “Clássicos Sá da Costa”, 1942 (com nova edição em 1957).

Num plano peninsular, entre autores espanhóis do mesmo período quinhentista, a observação de temas específicos quer de Afonso de Albuquerque, quer de outros agentes de acção nas Índias Orientais do seu tempo, pode ser ainda enriquecida com alguns temas específicos tratados por Martín Fernández de Figueroa – Juan Agüero de Transmiera ou, até, pelo cientista Rui Brás de Isla.

2.2 Fontes chinesas e a sua apreciação crítica

A proto-história das relações dos *lusiadas* com a China entre 1508 e a década de 20 que se lhe seguiu, impõe-se hoje, mais do que nunca. Neste âmbito deve haver a capacidade de tal distanciamento, tendo até em vista a reposição de alguma *verdade* histórica por vezes *adormecida* ou *manipulada*. Importa saber-se ousar e ter-se a confiança de ouvir as *vozes*, também de alguns historiadores locais, de se ler e compreender a documentação coeva desses países e sentir o pulsar da *verdade* dos intérpretes autóctones dessas realidades visitadas.

Dispomos também já, desde há décadas, de alguns sólidos contributos para a referida proto-história da presença portuguesa no Império do Meio, mesmo por parte de investigadores chineses. Assim, cremos poder trazer hoje aqui um (já antigo) *inovador* contributo, desfazendo certamente alguns equívocos que têm sido por vezes postos a circular.

Não deixaremos neste âmbito, decerto, de levantar algumas dúvidas – e proceder também a alguns acertos, baseado no orientalista francês Paul Pelliot e, sobretudo em alguns historiadores chineses – quanto a algumas questões que, a nosso ver, como sinólogo, ainda não se encontram hoje cabalmente esclarecidas.

Entre as fontes chinesas que, a esse respeito, consideramos de uma capital importância e que também irão estar na base das nossas reflexões no nosso presente estudo, contam-se, primeiramente, a *Mingshi* – ou seja, *História dos Ming* – de particular interesse para o estudo da primeira embaixada portuguesa (a de Tomé Pires). É o caso, ainda, de uma fonte contemporânea dos acontecimentos em presença, a obra *Jingxuzhai Xiyinglu*, ou seja, *Antologia de Estimação do Tempo da Sala da Nulidade Silenciosa*, da autoria de Gu Yingxiang (intendente do imperador Zhengde), quanto a aspectos burocráticos naquela Corte, e que se encarregou precisamente das questões directamente relacionadas com a referida primeira legação portuguesa ao Império do Meio.

Já num contexto nosso contemporâneo (e ainda quanto às consequências da conquista de Malaca e ao problema das dificuldades sentidas pelo embaixador do rei de Portugal, Tomé Pires, em Cantão e em Pequim) iremos reter ainda, no essencial – e tomando também por base a inovadora releitura (e actualização de todo este período da vivência de tais Portugueses então naquele império) por parte dos historiadores chineses Jun Guo Ping e Wu Zhiliang⁵) – o exposto nos *Mingshi Folanggeji Lusong Helan Yidaliya*

⁵ Pretendemos deixar claro que quando da primeira redacção deste nosso trabalho (para apresentação em 2003 em provas públicas, como referimos atrás), ainda não conhecíamos estes dois últimos estudos, devendo precisamente tal actualização de fontes e conhecimentos, precisamente a estes dois investigadores chineses.

Sizhuan Zhushi, ou seja, os *Comentários sobre as Quatro Monografias* da já referida *Mingshi*, que Zhang Wihua publicou em 1933⁶.

Após essa leitura *distanciada* poder-se-á (dever-se-á), com efeito, proceder então a leituras comparativas de tais fontes com a documentação conhecida no e do próprio país e, tanto melhor, com a documentação que ainda não se encontra partilhada com os meios cultos em geral. As práticas documentais isentas de uma História Comparada da fontes chinesas e das europeias, só poderá trazer sugestivos e significativos avanços a um conhecimento objectivo das relações entre os dois povos.

Para o período quinhentista, as relações entre Portugal e a China a partir das fontes chinesas ganhou uma particular dinâmica a partir sobretudo de algumas autoridades sinológicas francesas que estiveram activas naquele território. Não deve esquecer-se que um passo substancial nessa vertente específica, foi dado com os trabalhos de investigadores que laboraram, desde o século XIX e, sobretudo, na primeira metade do século XX, em Pequim e em outras grandes cidades do império, inseridos na Escola Francesa do Extremo Oriente.

Os trabalhos desse movimento bibliográfico sinológico, de características renovadoras, decorreu, por um lado, integrado na verdadeira *escola* que primeiramente integrou o *Buletin de l'École Française de l'Extrême Orient*. Foi acompanhado ainda, pela revista – que veio a afirmar-se como uma das mais duradouras nesse domínio da Sinologia – a *T'oung Pao*. Já desde a década de trinta – com a sua sede em Pequim – destacaram-se, por um lado, as actividades da revista *Monumenta Serica* e do trabalho editorial paralelo (por via de enriquecedores programas de publicações histórico-arqueológicas e filológicas na especialidade).

Com uma notória e duradoura participação transversal em vários desses projectos editoriais sinológicos, o francês Paul Pelliot (1878-1945)⁷ foi um daqueles autores que deu testemunho dessa vontade, capacidade de saber de ir ao encontro das fontes chinesas. Divulgou-as com um saber crítico e distanciado e, nalguns casos, desenvolveu uma apreciação comparativa da documentação encontrada (e por ele divulgada) com aqueles documentos que, sobre uma ou outra matéria, já tinham sido tratados por investigadores europeus.

Tomando-se aqui como reflexão os primeiros contactos entre portugueses e chineses na Ásia, aquele sinólogo, quase no final da sua vida, levou por diante um cuidado programa de investigação, em torno da China do período Moderno, centrado na figura de Sayd Husain. Fê-lo tomando em linha de apreciação um período que medeia entre a

⁶ Este trabalho foi tomado como objecto de consulta de base para o trabalho aqui referenciado de Paul Pelliot (já editado postumamente). Só que Jin Guo Ping e Wu Zhiliang consideram que ele não interpretou correctamente algumas passagens.

⁷ Sobre as actividades de investigação (e outras actividades académicas) de Paul Pelliot, como sinólogo, remete-se para a edição de H. Walravens, *Paul Pelliot (1878-1945). His Life and Works – a Bibliography*, Bloomington, série *Indiana University Oriental Studies*, IX, 2001, edição onde se incluem também os estudos de J. J. L. Duyvendak, “Paul Pelliot” (May 28th 1878-October 26th 1945), pp. XIII-XXIV (reproduzido do mesmo volume daquela conceituada publicação periódica francesa, pp. 161-64); e D. Sinor, “Remembering Paul Pelliot,” pp. XXV-XXXV.

conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque em 1511 e o que vai de 1515 a 1522, ou seja, da primeira fase da *entrada* dos Portugueses no Império do Meio.

Quando na segunda metade da década de quarenta a morte surpreendeu Paul Pelliot ele ainda não tinha publicado este seu trabalho. Dada a pertinência do mesmo, no entanto, poucos meses depois de tal ocorrência o mesmo veio a ser editado, ainda em 1948, na revista *T'oung Pao*, que ele próprio tinha dirigido⁸.

Este trabalho – com fortes incidências, também, nas primeiras relações diplomáticas de Portugal com o Império do Meio quinhentista – constitui, não temos dúvidas em o afirmar, um decisivo contributo de esclarecimento à problemática que vamos aqui tratar sobre a proto-história dos portugueses na China.

É um facto que, em termos historiográficos, não há trabalhos impolutos, de autores irrepreensíveis (nas suas *redomas*). Tal não invalida que a autores de craveira internacional como ele – e de obra internacionalmente reconhecida como inovadora na área da Sinologia histórica – autores do nosso tempo como Jin Go Ping e Wu Zhiliang tenham em 2007, considerado que ele havia lido indevidamente nalgumas passagens, como já referimos⁹.

3. Podem a História da Imprensa, a História da Edição e a História da Leitura contribuir para uma reapreciação da vida pública dos grandes agentes históricos (o caso de Albuquerque)?

Importa hoje, na nossa qualidade de historiador do Livro e da Edição, formular aqui (uma vez mais) uma questão que consideramos crucial. Podem a História da Imprensa, a História da Edição e a História da Leitura contribuir para uma releitura da vida pública dos grandes agentes históricos? Hoje, não temos dúvidas disso.

3.1 Sobre algumas das alterações da primeira para a segunda edição dos *Comentários* e sobre a fidelidade de algumas das fontes documentais que foram seguidas

A primeira publicação quinhentista por Afonso Brás de Albuquerque dos *Comentários*, com os trabalhos tipográficos iniciados no segundo semestre de 1556, foi considerada terminada em janeiro de 1557. Ela integrava: I Parte, L; II Parte, LIII; III Parte, XLI; e IV Parte XLV capítulos, ou seja, num total de 189 capítulos¹⁰.

⁸ Paul Pelliot, “Le Hoja et le Sayyd Husain de l’Histoire des Ming”, in revista *T'oung Pao*, 38, 1947/48. Uma notícia da publicação deste interessante estudo de Pelliot saiu, por seu lado, na não menos conceituada revista *Monumenta Serica, Journal of Oriental Studies of the Catholic University of Peking*, vol. XIII, Pequim, 1948, secção “Review of Reviews”, p. 436. Veja-se, ainda, Fr. Stefania Stafutti, “Portogallo e Portoghesi in nelle fonti cinesi del XVI e del XVII secolo”, *Cina*, nº. 19, de 1989, pp. 29 a 51.

⁹ A esta matéria voltaremos num dos últimos capítulo do nosso presente trabalho.

¹⁰ Foi Joaquim Veríssimo Serrão, que saibamos, o primeiro a proceder (em 1977) à identificação desse conjunto de capítulos.

Na sua segunda edição dos *Comentários*, de 1576, também preparada pelo filho do conquistador de Malaca – num período em que contava já com mais de 70 anos – ficou documentado o modo como ele procedeu a algumas alterações do texto da 1ª. edição.

Nesta última patenteia-se claramente – na dedicatória do seu compilador ao rei-menino D. Sebastião – como foi motivado, no tratamento de todo esse conjunto de documentos, para preparar uma *outra* obra (*nova* ou *transformada*, acrescentamos nós), de modo a agradar a este *já* monarca:

Pera q[ue] V[ossa] A[lteza]veja neste pequeno volume cõ quanto sofrimento & trabalho de sua pessoa este seu capitam conquistou os reynos & senhorios da India...

Adianta o mesmo compilador, por outro lado, que ele tinha, entretanto, “emendado algumas coisas que tinha escritas, e acrescentado outras, advertido de mais certas informações”.

Assim essas alterações principiavam logo no próprio título da obra. Enquanto a 1ª. edição patenteava, em início de título, a expressão:

Commentarios de Afonso Dalboquerque capitão geral & governador da India, na segunda edição era já alterado para *Commentarios do Grande Afonso Dalboquerque, Capital Geral que foy das Indias Orientaes*. – **Ver QUADRO I**

Uma segunda questão é que não houve apenas uma segunda edição dos *Comentários*, mas duas *tiragens de máquina*, na oficina do impressor lisboeta João da Barreira, em 1576 e cremos que em dias distintos. Designamo-las como edição **A** e edição **B**.

Conhecemos, sobre estas duas *tiragens de máquina* de tal obra, as questiúnculas a tal respeito, de entre fins do século XVIII e a primeira metade do século XIX – com erros de permeio – que separaram os bibliógrafos Figanière e Pedro José da Fonseca, no *Dicionário da Língua Portuguesa* publicado pela Academia das Ciências de Lisboa (questão a que se reporta, já com meticulosidade, Inocêncio Francisco Silva¹¹).

Dessas não confluências de leitura entre os dois referidos analistas da edição de 1576, podemos concluir que, de facto, os dois exemplares, distintos, que aqueles tinham conhecido, traduzem uma curiosa realidade. Tanto Figanière como Pedro José da Fonseca tinham conhecido, com efeito, exemplares com marcantes distinções, ao nível do pormenor, em resultado de momentos distintos da impressão da referida obra de Afonso Brás de Albuquerque, os *Comentários*, naqueles começos do último quartel do século XVI.

Face a tal problemática podemos deter-nos, ainda, numa análise comparativa dos caracteres tipográficos dessas edições **A** e **B** (ambas de 1576). – **Ver QUADRO II**.

¹¹ Inocêncio Francisco Silva, “Afonso de Albuquerque”, in *Dicionário Bibliographico Portuguez*, Tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1858 (na edição, 1924), p. 7.

Assim e em conclusão desta matéria específica, quanto ao exemplar daquela obra de 1576 da ex-colecção Palha, hoje na Biblioteca da Universidade de Harvard¹², consideramos que pertence à edição **A**. Por sua vez, os exemplares existentes na colecção de D. Manuel II (Fundação da Casa de Bragança, Vila Viçosa; e o exemplar da Biblioteca da Universidade de Pangim (doado pelo luso-indiano Nuno Gonçalves, de Lisboa, em 1989) são da edição de 1576-**B**¹³.

Saliente-se, assim, que dessa primeira edição (1557) para a segunda (1576) foram acrescentados (apenas em número) mais de três dezenas de outros capítulos, ou seja, 32 para se ser mais exacto, passando a ficar agora com um total de 221 capítulos assim distribuídos nas Partes I a IV: (I, 64; II, 51; III, 56; e IV, 59). – **Ver QUADRO III.**

O problema é que Brás Afonso de Albuquerque não tratou apenas de acrescentar novos capítulos. O que ele fez foi, antes, refundir (nalguns casos quase totalmente) os textos de alguns capítulos da versão anterior.

3.2 Da constatação de algumas das principais diferenças entre as edições de 1557 e a de 1576 e a possibilidade de Damião de Góis, como guarda-mor do Tombo ter possibilitado ao autor o acesso a alguma documentação

É possível hoje proceder-se já ao levantamento de algumas das alterações detectadas, da primeira para a edição lisboeta que se lhe seguiu. No primeiro capítulo da obra, em 1556, Brás de Albuquerque tinha incluído um capítulo inicial que intitulara *da geração Dafonso Dalboquerque & o que passou até jr a primeira vez à Índia*.

De assinalar, no essencial, que na parte inicial desse primeiro capítulo o filho natural de Afonso de Albuquerque se empenhou em retrazar a linha genealógica do seu ascendente, até onde, então, lhe era possível ir, tendo por razão *o saber onde procedeo esta geração dos Alboquerque*. E explicita aí, a dado passo.

que el Rey dô Sancho o primeiro deste nome teue por manceba a dona Maria paez ribeira: a qual deu Villa do Conde , & della ouue huma filha que chamara Tareja Sanches, que casou cõ dom Afonso telez de menezes o velho, senhor Dalboquerque, que elle fez & pouou á sua custa, & poslhe este nome deriuado dAlbaquercus em latim, por hum Carualho branco que naquelle sitio onde se fundou a fortalea estaua¹⁴.

¹² Agradecemos ao Prof. Robert Darnton (uma das maiores autoridades mundiais em História da Leitura no período da Luzes, e membro do Conselho Científico da *Revista Portuguesa de História do Livro*) a cedência de reproduções das primeiras páginas do exemplar desta obra da biblioteca daquela Universidade, de que é director, o que tornou possível as conclusões técnicas aqui expressas.

¹³ Agradecemos à Senhora Dra. Maria Manuela Monge, directora dos Serviços de Biblioteca daquela instituição e ao funcionário Sr. Carlos Saramago toda a atenção que nos foi prestada em aspectos particulares de análise daquele exemplar. Quanto ao exemplar que hoje integra a colecção da Biblioteca da Universidade de Pangim – ele foi doado em 1989 pelo coleccionador luso-indiano, Sr. Nuno Gonçalves (o qual chegámos a ter o privilégio, por razões de amizade desse seu antigo proprietário, de manusear na sua casa, na rua Azedo Gneco, em Lisboa).

¹⁴ *Comentários...*, edição de 1557, cap. 1.

Afonso Brás de Albuquerque, em 1576, na segunda edição desta sua mesma obra, para além de ter suprimido tal texto, refere-se, muito vagamente, a este assunto. Afirma aí, como registou também António Baião, “que guardava o estudo deste curioso período para um livro à parte, que infelizmente não chegou a ver a luz pública”. Por sua vez, “o segundo capítulo da primeira edição corresponde no título ao primeiro da segunda, mas só no título [pois] é dele uma refundição completa”¹⁵.

António Baião teve ensejo, com efeito, de principiar a estabelecer uma primeira tentativa de confronto das duas primeiras edições dessa obra. E pôde concluir, então, que “a segunda edição, ainda contemporânea do autor, como é sabido, é na verdade antes uma larga refundição da sua obra primitiva”¹⁶.

O aspecto pertinente (que aliás já relevámos atrás) tem a ver com a total *fidelidade*, ou não, de Brás Afonso de Albuquerque, aos textos das cartas redigidas nas Índias Orientais – e não apenas por seu pai – ao tempo em que ele governou com mão segura tais possessões do império lusíada.

É hoje considerado um facto insofismável que, nessa valiosa colectânea documental – para além das epístolas de Afonso de Albuquerque (retiradas das colectâneas documentais do Tombo da Coroa, mais tarde Torre do Tombo, e que viriam a ser conservadas numa secção, *Corpo Cronológico*) – também foram copiadas e utilizadas as leituras de muitas epístolas de diversos outros nobres, activos ao serviço da Coroa, naquelas vastas possessões do império, desde Goa até Malaca.

Tudo permite concluir que, na sua estreita vivência na Corte, Afonso Brás de Albuquerque contou, para efeitos da refundição dessa *sua* obra, na segunda edição, com a colaboração do Guarda-Mor do referido Tombo ou seja, Damião de Góis¹⁷. Este cronista, natural de Alenquer, conheceu pessoalmente o filho do Governador da Índia e na *Crónica de D. Manuel*, na Parte III, secção final, deixou a seu respeito este testemunho:

*Do discurso da vida do qual Affonso dalbuquerque compos este seu filho Afonso dalbuquerque hum livro a modo de Commentarios, em que mui per estenso conta todo ho processo das cousas e casos que lhe acontecerão emquanto viveo*¹⁸.

Não menos interessante será observar a realidade da fixação objectiva – leia-se *fidelidade* – às fontes que foram compulsadas pelo filho do conquistador de Malaca. E tal

¹⁵ António Baião, no prólogo à sua edição, iniciada em 1522, dos *Comentários*.

¹⁶ Texto de António Baião, no prefácio à edição conimbricense dos *Comentários* (Parte I-II, de 1921, pp. XI-XII), a que adiante nos referimos.

¹⁷ Saliente-se que Damião de Góis havia sido designado para esse cargo em 1547-48. Esse apoio documental que presumivelmente ele terá dado, nesse sentido, a Afonso Brás de Albuquerque, teve lugar, seguramente, já na fase final em que ele desempenhou essas funções (algum tempo antes de vir a ter problemas com a Inquisição e antes de em 1574 vir a falecer em condições misteriosas, no regresso a sua casa em Alenquer).

¹⁸ Esta passagem foi também identificada por António Baião, no prefácio à sua quarta edição desta obra.

como referimos atrás, este filho legítimo de Albuquerque foi utilizando vária documentação para além das *Cartas* de seu pai remetidas da Índia para o rei D. Manuel I.

É hoje indiscutível – depois de analisarmos atentemente a colectânea epistolar reunida no período oitocentista por Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça¹⁹ – que aí foram reunidos, com efeito, documentos, de diversa proveniência, todos directamente relacionados com o período de governação da Índia por seu pai.

Um outro complexo problema que hoje se levanta em relação ao conjunto das fontes utilizadas por Afonso Brás de Albuquerque – e sobretudo para a segunda edição dos *Comentários* – é se se tratou de *fontes directas*; ou se, nalguns casos, já se tratou de fontes captadas em segunda e/ou terceira mão e, neste último caso, ele não se deteve, apenas, na correspondência existente no Tombo em Lisboa, na colectânea que haveria de evoluir, numa das suas partes, para o *Corpo Cronológico*.

Quanto a uma grande parte dessas fontes, opinou em 1973 Joaquim Veríssimo Serrão, Afonso Brás de Albuquerque “não bebeu em documentos indirectos ou em versões correntes e mal fundadas. A via escolhida foi a única fidedigna: as *Cartas* que o próprio Governador enviou ao monarca e que permitiam reconstituir a sua actuação nos mares e terras da Índia”. Apesar de não terem sido apenas as únicas fontes.

3.3 O contexto político em que ocorreram as duas primeiras edições destes *Comentários*

No segundo semestre de 1556 o rei D. João III, com 55 anos de idade, vivia então os seus últimos dias, na doença e num aprofundamento do seu pietismo cristão. Acabaria por falecer em 11 de Junho do ano seguinte.

No terceiro trimestre desse ano, muito provavelmente, tinham-se iniciado, com efeito, em Lisboa, na oficina de João da Barreira, os trabalhos tipográficos da 1ª edição desta obra de Afonso Brás de Albuquerque, em louvor do Grande Capitão seu pai.

Em Janeiro de 1557, os trabalhos de impressão deste livro foram dados por terminados (e não deixa de ser curioso assinalar-se que tal obra, nessa sua versão definitiva, conheceria desde então uma feliz história editorial. – Ver **ANEXO I**).

O impressor e o autor fizeram (decerto que de acordo mútuo) coincidir no cólofon da obra – decerto que um tanto artificialmente – o *terminus* dessa empresa com o dia 19 de Janeiro, precisamente o do terceiro aniversário de D. Sebastião, a quem a obra era então dedicada.

Alguns meses depois, no próprio dia da morte do monarca, ocorria o auto da entrega da Regência do Reino a D. Catarina de Áustria. D. Sebastião tinha apenas três anos e nem sequer estava ainda com capacidades de modo a receber as bases da sua formação para poder governar Portugal. – Ver **QUADRO IV**.

¹⁹ Agradecemos ao livreiro antiquário Alfredo Gonçalves, de Lisboa, o ter-nos cedido uma colecção integral da edição oitocentista, pela Academia das Ciências de Lisboa, destas *Cartas* (que não apenas de Afonso de Albuquerque, como consta do título).

QUADRO I

| <p align="center">Evolução da História Editorial dos <i>COMENTÁRIOS DE AFONSO DE ALBUQUERQUE</i>, por seu filho, Brás Afonso de Albuquerque: Lisboa, Oficina de João da Barreira, entre 1557 e 1576. Outras fontes</p> | |
|--|--|
|  | <p align="center">Observações de conteúdo num plano gráfico</p>  <p align="center">Formenor de frontispício da edição dos <i>Comentários</i>, de 1557; Biblioteca de D. Manuel II (Fundação da Casa de Bragança - Paço Ducal de Vila Viçosa)</p> |
| <p align="center">Súmula evolutiva dos conteúdos da edição de 1557</p> <p>1 f. - Frontispício: <i>Commentarios de...</i></p> <p>1.^o. - <i>Primeyra parte.</i> A primeira parte destes <i>Commentarios... & governador da Índia</i> tem. L. capitulos. Início na folha viij. & terminus na folha xvij.</p> <p><i>Segunda parte.</i> A segunda parte... tem LIII. capitulos, começa na folha xvij, & terminus na folha cbcij.</p> <p><i>Terceira parte.</i> A terceira parte... tem XLI. capitulos, começa na folha cbcij. folhas, & terminus na folha ccxij. Na folha cixxij é presente esta referência: <i>Terceira parte dos comentários de Afonso dalboquerque capitam geral & governador da Índia.</i></p> <p><i>Quarta parte.</i> A quarta parte... tem XLV. capitulos, começo na folha ccxij. & terminus na folha cccv.</p> |  <p align="center">Formenor de frontispício da edição dos <i>Comentários</i>, de 1576 - A: ex-col. Fernando Falha - Biblioteca Universitária de Harvard</p>  <p align="center">Compilação documental otocentista das <i>Cartas de Afonso de Albuquerque</i> (Lisboa, Academia das Ciências, séc. XIX, 7 volumes)</p> |
| <p>Fontes: Fernando Falha, <i>Catalogue de la Bibliothèque</i> (parte I-IV); D. Manuel II. <i>Livros de Sua Magestade Fidelissima</i>; Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa da Fundação da Casa de Bragança.</p> | |

QUADRO II

| <p>Evolução da História Editorial dos Comentários de Afonso de Albuquerque, em 1576: da edição A para a edição B (e variantes assinaladas)</p> | |
|--|---|
|  <p>The image shows the title page of the 1576 edition A. It features the title 'COMMENTARIOS DO GRANDE AFONSO' in large letters, followed by 'DALBUQUERQUE CAPITAN GERAL DO REY DO PORTUGAL DESENHADA DE SEU REYNADO DE LINDA'. Below the title is a decorative coat of arms with a crown on top. At the bottom, it says 'EM LISBOA. Com Imprensa por João de Barros e Impressor de Officio publico. Anno de 1576. SEM PERMISSAO DO REAL'.</p> |  <p>This image is a slightly different version of the title page for the 1576 edition A, from V. Viçosa. It has the same title and coat of arms as the first image, but with some differences in the text and layout, particularly in the smaller text at the bottom.</p> |
|  <p>The image shows the frontispiece of the 1576 edition A, from the collection of Fernando Palha at Harvard University. It features a large, ornate coat of arms with a crown and a ribbon. There is a signature at the bottom right.</p> |  <p>This image shows the title page of the 1576 edition B. It has the same title and coat of arms as the other editions, but with a different layout and text, including 'EM LISBOA. Com Imprensa por João de Barros e Impressor de Officio publico. Anno de 1576. SEM PERMISSAO DO REAL'.</p> |
| <p>Frontispício da edição de 1576 A dos <i>Comentários de Afonso de Albuquerque</i> (col. Fernando Palha - Univ. Harvard) e verso.</p> | <p>Edição de 1576 - versão B (ANTT, ex. referenciado por A. Baião)</p> |

QUADRO III

| Para uma perspectiva editorial (analítico-comparativa) dos <i>Comentários de Afonso de Albuquerque</i> nas duas edições quinhentistas | | | | | |
|--|--|---|--|---|---|
| A - Edição de 1557 (Lisboa, João da Barreira) | | B - Edição de 1576 (Lisboa, João da Barreira) | | Alterações gerais | Alterações particulares |
| Partes constituintes | Capítulos da obra | Partes constituintes | Capítulos da obra | A - (1) 189 B - (1) 221 | Uma diferença de 33 capítulos no geral |
| Dedicatória ao Príncipe D. Sebastião | | Dedicatória a El-Rei D. Sebastião | | | |
| I | I-L | I | I-LXIV | Acréscimo de 14 ca- pítulos e abundan- tes altera- ções de conteúdo | Supressão, por exemplo, do I capítulo referente à genealogia de Afonso de Albuquerque |
| II | I-LIII | II | I-LI | Supres- são (pelo menos aparen- tamente) de 2 capítulos e altera- ções de conteúdo | |
| III | I-XXXI PANE- GÍRICO DO PAI (c. 1551- 1556): a partir de Camil- lo Porzio: P III-39 | III | I-LVI PANE- GÍRICO DO PAI (c. 1571- 1576): a partir de um sentimen- to pessoal: P III-30 | Acréscimo de 15 ca- pítulos e abundan- tes altera- ções de conteúdo | Não tendo sido publicado, na edição de 1557, o texto sobre o tema ... <i>o rei de Malaca...</i> [no] <i>reino de Pão,</i> <i>mandou um Em- baixador ao rey da</i> <i>China, pedindo-lhe</i> <i>socorro que agora</i> <i>na edição de 1576,</i> <i>nesta Parte III,</i> <i>passou a constituir</i> <i>o capítulo XXX</i> |
| IV | I-XLV | IV | I-L | Acréscimo de 5 ca- pítulos e abundan- tes altera- ções de conteúdo | Obra concluí, na edição de 1576, com dois capítulos, um (XLIX) sobre <i>Como chegou a</i> <i>ossada do grande</i> <i>Afonso Dalboquer-</i> <i>que a Portugal...;</i> e um outro (L) [Como] <i>este ex-</i> <i>celente Capitão</i> <i>Afonso Dalboquer-</i> <i>que, e cujo filho</i> <i>foi: e como gastou</i> <i>sua mocidade até</i> <i>ir a primeira vez á</i> <i>India</i> |

QUADRO IV

| Contexto do aparecimento da 1.ª edição dos <i>Comentários...</i> , por Afonso Brás de Albuquerque | | | | |
|--|------------|---|--|--|
| Ano | Período | Figuras | Contexto epocal | Observações |
| 1556 | 2.º sem. |  <p>Frontispício da 1.ª edição dos <i>Comentários...</i></p> | Início em Lisboa dos trabalhos de impressão dos <i>Comentários...</i> (1557) | Impressão em Lisboa na Oficina de João da Barreira. |
| 1557 | 19 de Jan. |  <p>Cólófon da 1.ª edição da mesma obra indicando a data referente ao <i>terminus</i> dos trabalhos tipográficos</p> | Cólófon da obra (1557) | D. Sebastião (sendo seu pai ainda vivo) completa nesse dia três anos de idade. |
| 1557 | 11 de Jun. |  <p>D. João III morre nesta data</p> | Morte de D. João III. | Desaparecimento do rei ocorre após trinta e cinco anos de governação do reino. |
| 1557 | 11 de Jun. |  <p>D. Catarina de Áustria</p> | Auto de entrega da regência do reino a D. Catarina de Áustria. | Incumbência de governação do reino durante a menoridade do rei. |

| | | | | |
|---|------------|--|--|--|
| 1557 | 14 de Jun. |  <p data-bbox="419 587 596 620">D. Sebastião segundo gravura de H. Cock</p> | D. Sebastião é aqui representado numa gravura de Hieronymous Cock (a partir de original desconhecido). | Esta representação do rei ocorreu quando já contava sete anos de idade. |
| 1576 | | 2.ª edição ampliada e refundida dos <i>Comestários</i> ... | É ainda tomada por base a política imperial manuelina relativa a A. de Albuquerque. | Impressão (com significativas alterações) desta <i>nova</i> obra na mesma oficina tipográfica lisboeta nas versões A e B |
| <p>Algumas fontes para as referências iconográficas: A. Isabel Buescu, <i>D. João III</i>, 2008; M. A. Lima Cruz, <i>D. Sebastião</i>, 2006.</p> | | | | |

PARTE II

FASEAMENTOS NOS CAMINHOS MARÍTIMOS QUINHENTISTAS PARA O IMPÉRIO DA CHINA (ENTRE OS UNIVERSOS DO COMÉRCIO E DA CIÊNCIA)

4. 1505-1508: Alguns *Regimentos* manuelinos a governadores da Índia e os caminhos marítimos para a China

Para um estudo dos antecedentes da proto-história das relações de Portugal com a China, importa recuar até à primeira década do século XVI. Observemos assim primeiramente, nesse âmbito, os textos de alguns dos *Regimentos* que o rei D. Manuel transmitiu a alguns dos Governadores que, nas suas armadas, seguiam então para as Índias Orientais²⁰.

D. Manuel I foi, sem dúvida, um dos primeiros agentes que traduziu, em actos práticos, a sua decisão de os Portugueses, na sua gesta de expansão para as Índias Orientais, irem um pouco mais além. Deveriam, assim, chegar à China ou Império do Meio. Deste modo, enquanto o não conseguissem, deveriam reunir maior quantidade de elementos possíveis, acerca desse povo, das suas práticas quotidianas e costumes, enfim, da sua cultura.

Foi precisamente nos *Regimentos* que esse monarca ia dando instruções a alguns dos recém designados governadores da Índia, acerca do cumprimento concreto dessas suas directrizes sobre a China.

A primeira e notória intencionalidade de aproximação dos Portugueses à China já era patente, em 1505, no *Regimento* que o rei deu a D. Francisco de Almeida como novo Governador da Índia (três anos depois da saída de Lisboa de uma primeira frota de Afonso de Albuquerque para o Indústão, em que era acompanhado de Duarte Pacheco Pereira como capitão da nau Espírito Santo).

Era então deixado bem claro que ele (D. Francisco de Almeida, vice-Rei da Índia entre 1505 e 1509), tinha, para além desse território propriamente dito, *mãos livres* para ir em descobrimento de outros lugares que encontrasse.

Ele deveria, aliás, pôr grande “cuidado em mandar alguns homens a descobrir assim como a Malaca e a quaisquer outras partidas que ainda não forem tão sabidas”. Obviamente que D. Manuel estava a referir-se à China.

Nesse *Regimento* de 1505, D. Manuel concedia a D. Francisco de Almeida quanto a essas *outras partidas não tão sabidas* – como provou de forma clara Joaquim Candeias da Silva – autoridade para:

²⁰ Kirti Chaudhuri, “O estabelecimento [dos Portugueses] no Oriente”, (in *História da Expansão Portuguesa*, 5 vols., dir. de F. Bettencourt e K. Chaudhuri), vol. I (1415-1570), Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp. 163-191, em particular in pp. 175-176.

*enviares [tais homens] com algumas mercadorias em alguns navios da terra que para lá forem, podendo neles ir com segurança com elas e estes que a isso enviares devem ser homens que bem o saibam fazer*²¹.

Foi este propósito que se veio a consumir, primeiramente, o envio, por D. Francisco de Almeida, da Índia para Malaca, de Estevão de Vilhena e de Francisco Pereira, no Verão de 1506, antecedendo em mais de meia década (como se verá um pouco adiante), o escrivão Tomé Pires. Nessa data Malaca já estava na mira da Coroa portuguesa e o comércio marítimo já atingia aí elevadas proporções²²). Vivia-se então um período em que se edificavam os primeiros grandes *alicerces* do poder de Portugal na Índia, que veio a atingir em 1509 um dos momentos de significativa grandeza, num plano político e militar²³.

Fora precisamente nesse período inicial de 1505, que o rei de Portugal havia transmitido a D. Francisco de Almeida que, como Vice-Rei (para além as directrizes que lhe estavam confinadas) poderia proceder às alterações que julgasse necessárias e “fazer o que ele melhor entendesse”²⁴.

Apenas três anos depois (em 13 de Fevereiro de 1508) o mesmo monarca, no *Regimento* que deu ao novo Governador da Índia, Diogo Lopes de Sequeira, deixava-lhe indicações explícitas para que, chegado àquelas paragens, deveria, por outro lado, perguntar pela localização dos *chin*[a]s e apurar da extensão do seu próprio território. – Ver **QUADRO V**. Esta era, afinal, uma forma esclarecida de os Portugueses começarem a trilhar os caminhos marítimos para a China (e que, alguns anos depois, os levariam até às portas do sul desse império, como o porto de Cantão).

À medida que a armada de Diogo Lopes de Sequeira se ia aproximando de Malaca – e enquanto os Portugueses avançavam no conhecimento de novos portos além do sul da Índia – iam sendo assinalados, por vezes com padrões, as zonas estratégicas das costas a que estes intrépidos navegados lusos iam chegando²⁵.

²¹ Joaquim Candeias da Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia” D. Francisco de Almeida (1457?-1510)*, edição da CNCDP / IN-CM, 1996.

²² Tinham chegado, desde muito cedo, ao rei de Portugal, D. Manuel, notícias acerca do sucesso do comércio portuário de Malaca com outras potências da região, quer a ocidente, com as naus do Guzerate, quer a oriente, as naus do império da China.

²³ A supremacia de Portugal na Índia reforçou-se, de facto, quando D. Francisco de Almeida completou uma primeira parte do plano da hegemonia manuelina no Oceano Índico, com uma portentosa vitória em Diu, numa batalha naval ocorrida em 9 de Fevereiro de 1509. Esta antecedeu, como é sabido, a conquista de Goa, por Afonso de Albuquerque, em 25 de Novembro do ano seguinte, ou seja, de 1510 (matéria a que voltaremos adiante).

²⁴ Joaquim Candeias da Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”...*, edição ant. cit (1996). Ver, em particular, Doc. 6. Agradecemos a este investigador e nosso Confrade na Academia Portuguesa da História, os esclarecimentos e indicações de fontes específicas que nos transmitiu para este passo das nossas pesquisas.

²⁵ Tal com já havia sucedido com os padrões portugueses colocados nas costas africanas, alertou-nos Eric Axelson em Fevereiro de 1988 – continuaram nas costas marítimas da Ásia a serem seguidos esses mesmos procedimentos. Tratava-se, registou Axelson, mais do que de uma indicação para os navegadores que por ali passavam, fundamentalmente de informar os navegadores de outras nações que o

Enquanto isso, em Malaca, os mercadores guzerates e muçulmanos, ao que regista Kirti Chaudhuri,

*haviam recebido notícias pormenorizadas da hostilidade entre os Portugueses e as potências indígenas do Oceano Índico ocidental, e persuadiram o sultão Muhamad que os Portugueses vinham com motivos ocultos*²⁶.

Conhecido que foi o desaire sofrido pelas forças de Diogo Lopes de Sequeira em Malaca, com a perda de seis dezenas de portugueses (e alguns outros que ficaram cativos), viria a caber, não muitos meses depois, a Afonso de Albuquerque, pelo poder das armas, dominar entre Julho e Agosto de 1511 o senhorio de Malaca. Esse *leão dos mares*, como é conhecido, tinha saído em 1506 do porto de Lisboa²⁷ para Goa. Já aí se encontrava, com efeito, desde o ano seguinte (com excepção dos períodos das suas expedições militares nestas novas paragens, ao serviço da consolidação e ampliação do império português na Ásia).

5. 1509 - 1510: Para um entendimento, parcelar embora, do carácter daquele que tomou a cidade de Goa (aspectos sumários perspectivados através das Cartas... e do códice de Martín de Figueroa / Juan Augur de Tansmiera)

Numa leitura atenta de alguma da correspondência centrada nas acções de Afonso de Albuquerque – por via da edição oitocentista compilada por Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça –, assim como na edição da códice do espanhol Martín Fernández de Figueroa, natural de Salamanca, sobre as acções daquele intrépido governador da Índia, podem estruturar-se, ainda, alguns aspectos do seu carácter e da sua persistência. Recordemos assim, mesmo que sumariamente, passagens dessas obras que o permitem comprovar.

Uma parte destas cartas, quer de Albuquerque, quer de outros *construtores* do império à altura em que ele governou a Índia portuguesa, são alusivas a atitudes por ele tomadas quanto a acontecimentos que, ainda hoje, podem ser perspectivados envoltos em polémica.

No período de 1509-1510, recorde-se, o ataque de Afonso de Albuquerque a Calcutte havia gerado alguns desentendimentos entre ele e D. Fernando Coutinho (tendo ocorrido um motim contra o governador em Agosto daquele último ano, por ocasião do

rei de Portugal já conhecia – e nalguns casos já tinha trato mercantil – com as populações daquelas potências. Veja-se, a propósito, Manuel Cadafaz de Matos, “Eric Axelson: *O Cabo das Tormentas foi uma invenção de João de Barros*”, in *Jornal de Letras, Artes e Ideias*, Ano VII, nº. 293, de 15 de Fevereiro de 1988, p. 20.

²⁶ K. Chaudhuri (in Francisco Bethencourt e K. Chaudhuri, orgs., *História da Expansão Portuguesa*, 5 vols., 1998-2000), vol. I, *A Formação do Império*, p. 177; cfr., ainda, vol. II, *Do Índico ao Atlântico*, em particular in vol. I.

²⁷ Afonso de Albuquerque tinha então deixado no Reino – entregue aos cuidados de uma tia materna, D. Isabel de Albuquerque – o seu filho natural, Afonso Brás de Albuquerque, legitimado por carta régia de 26 de Fevereiro do mesmo ano, que deveria contar então cerca de cinco anos.

enforcamento de Rui Dias, um jovem aristocrata da sua tripulação). É sabido que, mais tarde, o próprio governador reconheceu que houve alguma excessiva *mão dura*, da sua parte nesse acto, pelo que chegou a ceder algum dinheiro pela celebração de missas para salvação da alma do (in)justiçado. Já seria, porém, demasiado tarde...

Ainda nesse âmbito da contestação às decisões que ele, Governador, havia tomado no caso de Rui Dias, Francisco de Sá²⁸ havia tomado, contra ele, o partido de D. Fernando Coutinho.

Foi precisamente nesse contexto que Francisco de Sá interceptou as cartas que Afonso de Albuquerque enviava ao rei de Portugal e, segundo Fernão Lopes de Castanheda, tendo-as aberto,

*vio os segredos que hião dentro & destas emburilhadas se seguio muyto deseruiço delrey assi em [...] dizerem, muyto mal do gouernador, & semearem grandes escândalos antrele & a gente da India*²⁹.

Falámos daquela discordância entre Afonso de Albuquerque e Fernando Coutinho e da leitura, então verificada, daquelas cartas do obreiro do império. Importa ter agora presente, para além de outras fontes, que é na compilação oitocentista, por Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça das cartas então enviadas da Índia pelo triunfador de Malaca e pelos seus servidores, que se podem encontrar alguns interessantes testemunhos referentes aos primeiros contactos dos portugueses com a China, mesmo ainda antes das primeiras chegadas de navegadores portugueses às costas marítimas do sudeste do Império do Meio.

Uma outra fonte documental, ainda referente a este período de 1509-1510 e às acções de Afonso de Albuquerque no Indústão – em particular quanto ao seu carácter guerreiro e à sua intemeridade – é a obra *Conq[ui]sta d[e] las Indias d[e] Persia e Arabia q[ue] fizo la armada d[el] rey dom Manuel de Portugal e de las muchas tierras, diuersas gentes, extranas riq[ue]zas y grandes batallas que ali ouuo*. – Ver **QUADRO VI**.

Tratou-se de um códice que ficou associado, conjuntamente, a Martín Fernández de Figueroa e a Juan Augur de Transmiera, este último mais na qualidade de autor da transcrição do mesmo. Esse códice acabou por vir a ser impresso – pouco depois de Fernández de Figueroa ter chegado a Lisboa, no seu regresso, em 13 de Julho de 1511 –

²⁸ Perspectivando-se hoje o conteúdo da obra de Francisco de Sá de Meneses, *Malaca Conquistada*, importa ter presente que não foi Francisco de Sá, avô do poeta, mas Garcia de Sá, seu tio-avô – que já se encontrava na Índia à data dos factos históricos apresentados nesse poema – quem foi escolhido por aquele autor para aí figurar como *herói*. Remete-se para o texto fulcral, neste âmbito, de Luís de Sá Fardilha, “Disputa por um nome: o poema *Malaca Conquistada* (1634), de Francisco de Sá de Meneses e a representação genealógica”, in *Revista da Faculdade de Letras do Porto*, série *Linguas e Literaturas*, II Série, vol. XXI, Porto, 2004, pp. 61-87.

²⁹ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, nova edição, Coimbra, p. 605; e Luís de Sá Fardilha, *op. cit.*

na cidade de Salamanca, na oficina de Liomdedei³⁰, no ano seguinte, com os trabalhos tipográficos terminados em 1 de Setembro³¹.

Pode afirmar-se, aqui, que se trata de uma das edições post-incunabulares hispânicas das de maior raridade. Conhecemos apenas o caso da edição que pertenceu à colecção de Fernando Palha, que hoje se encontra depositada na Biblioteca da Universidade de Harvard.

É um facto que esta histórica edição de 1512, com 32 fls., apresenta elementos cabais que permitem a formulação, em termos bibliográficos, de um título de natureza *dupla*. O outro título que surge na mesma edição de 1512 é, com efeito,

Summa & breue util auiso: historia del viaje & armada que el rey dō Manuel de portugal a grã costa suya mãdó fazer para los reynos & indias d' p[er]sia & arabia en que fue per capitã mayor el muy nôbrado cauall'o pedro de anaya.

Trata-se, afinal, do outro título da obra que surge no verso do frontispício, onde surge em gravura o anjo guardião do Reino de Portugal, que já conhecíamos de outras edições e peças escultóricas do mesmo período. Nesta criteriosa edição quinhentista peninsular, estudada por Luis Gil, com efeito, os [cap]títulos XLIII-XLV trazem pormenorizados contributos às lutas ocorridas em 1510 em Velha Goa, quando da conquista dessa capital do império em 1510.

No historial de tais acontecimentos bélicos, destacaram-se obviamente as forças de Afonso de Albuquerque que ali chegaram, em meados de Fevereiro de 1510. Tomaram na sua mira a fortaleza, mas esta só veio a ser definitivamente ocupada, segundo os cronistas, dois dias depois, a 17. Cerca de três meses mais tarde, na segunda semana de Maio, os muçulmanos desenvolveram todos os seus esforços em lutas aguerridas contra os portugueses, com vista a reconquistar a fortaleza em Goa.

Entretanto, em Junho e Julho do mesmo ano, Afonso de Albuquerque e alguns dos que mais de perto o acompanhavam conseguiram neutralizar alguns dispositivos milita-

³⁰ Tratava-se de uma família ligada à arte de impressão e também ao comércio de livros, natural da cidade de Pesaro, em Itália.

³¹ Remete-se para a F. J. Norton, *A Descriptive Catalogue of Printing in Spain and Portugal, 1501-1520*, Cambridge, Cambridge University Press, 1978, n.º. 563, p. 208. Remete-se ainda para as edições deste tratado por James B. McKenna, *A Spaniard in the Portuguese India, Cambridge*, Massachusetts, 1967 (fac-símile da edição original e tradução para a língua inglesa); e, ainda, *Conquista de las Indias...*, edição em língua espanhola por Luís Gil (em que teve algum incentivo o Prof. António Hespanha, quando presidia à Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses), Valladolid, Imprensa da Universidade, de 1999. Saliente-se de igual modo que o referido Juan Transmiera (neste caso acompanhado no nome, de permeio, com o apelido Remón) tinha nesse período alguma aceitação como autor naquela cidade universitária junto à fronteira portuguesa. F. J. Norton aponta, com efeito, que [c. 1512?] Juan de Porras fez ali imprimir uma obra de Juan Remón de Transmiera intitulada *Triumpho Raymundino Coronation en que las antigüedades de Salamãca se celebran* (F. J. Norton, *op. cit.*, n.º. 502, p. 186).

res das forças inimigas. Só então se veio a consumir, na última semana de Novembro seguinte, a *reconquista* de Goa.

Voltando-se à fase mais acesa de tais confrontos goeses, aquela (apesar de tudo ainda pouco estudada) obra de Martín Fernández de Figueroa e de Juan Augur de Transmiera deixa sucintamente documentados os envoltimentos, nas lutas então travadas (por exemplo) em Goa, contra grupos de muçulmanos naquela cidade. Põe em relevo, inclusivamente, a participação em tais confrontos de Timogi, como aliado dos Portugueses (o qual, aliás, já mereceu a Geneviève Buchon um decisivo contributo nesta matéria³²).

Os autores daquela edição salmantina de 1512 registam, a dado passo, alguns dos apoios que Afonso de Albuquerque sentiu junto a si nesse aceso confronto em Goa:

(...) salieron en tierra hasta nueve o diez de los chr[ist]ianos traz los infieles. E los otros de García de Sosa venia[n] en pos d[e] ellos q[ue] por las corrientes no desembarcaron tan presto como era razón para socorrer a los delanteros. De los q[ua]les diez fue Martin Fernández de Figueroa, que esforçada e animosame[n]te peleando, matando e firiendo en los contrarios, le dieron co[n] vna flecha que le rompió el borde del capacete e le trespasó el rosto de parte a parte...33

Não menos interessante do que esta descrição, afigura-se-nos como da maior relevância, para o estudo do carácter intempestivo de Afonso de Albuquerque neste período, tanto o ser aguerrido, no seu destemor ante a luta, como, também, o saber construir *alianças* em momentos de grande adversidade.

6. 1511-1513: A conquista por Albuquerque da praça de Malaca para a cristandade

Pouco depois da conquista de Goa estava A. de Albuquerque, com uma poderosa frota, na rota para a Malásia. Assim, detenhamo-nos agora – mesmo que de uma forma

³² Geneviève Bouchon, “Timogi, un Corsaire indien au service du Portugal”, *extrait de Ciclo de Conferências – Portugal e o Oriente*, Lisboa, Quetzal Editores e Fundação Oriente, 1994 (pp. 237 e sgts.). Agradecemos a Mme. Maria Arlette Darbord, responsável pelos Serviços de Biblioteca do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, em Paris, o ter-nos obtido uma cópia deste interessante estudo. Assinale-se ainda que a entrada em Goa de Afonso de Albuquerque e dos seus homens, em Novembro de 1510, ocorreu pela então designada como porta da Ribeira. Nessa mesma porta, quatro décadas depois, em 1550, veio a ser erguida uma estátua em homenagem a este conquistador, de onde, algum tempo depois (quando se demoliu tal porta) foi mudada, ao tempo do governador Jorge Cabral, para a porta de Nossa Senhora da Serra (vindo a conhecer, desde então, as mais variadas vicissitudes). – Veja-se, a propósito, Luiz Gonçalves, “Afonso de Albuquerque (cap.º V)”, in *Telas e Esculturas da Cidade de Goa. Memória histórico-arqueológica*. Prefácio de José António Ismael Gracias. Bastorá, Typographia Rangel, Comemorações do “Quarto Centenário do Descobrimento da Índia, 1498-1998”, pp. 65-70; idem, *O Túmulo de Afonso de Albuquerque*, Bastorá, 1896.

³³ Martín Fernández de Figueroa, *Conquista de las Indias...*, edição ant. cit. (1999), p. 116.

sumária, sobre a conquista da praça de Malaca, terminada em Agosto de 1511, matéria esta a que o historiador João de Barros deu alguma ênfase³⁴.

Afonso de Albuquerque, deixando o porto de Cochim para trás, foi-se aproximando, durante o mês de Junho de 1511³⁵, da poderosa fortaleza que nesse território os muçulmanos – então governados pelo sultão que Paul Pelliot referencia como Ma-mo (Mahamud)³⁶ – ali haviam construído.

Não nos vamos deter sobre os aspectos dos confrontos entre portugueses e malaios na conquista dessa praça (ver **QUADRO VII**), até por tal assunto estar fora dos interesses do presente estudo e já ter sido objecto de análise por diversos e credenciados cronistas e historiadores.

6.1 O sultão destituído por Afonso de Albuquerque, forçado ao exílio numa das ilhas do território e a embaixada malaia à China

Importa assinalar, neste contexto, que algumas fontes pretenderam, erroneamente, que o sultão de Malaca veio a morrer “alguns dias” depois de ter chegado a Pão [Pahang] onde se tinha refugiado. A questão é que, de facto, tendo o referido sultão de Malaca, Mahamud, assim como o seu filho – o sultão Ahmad, a quem ele tinha delegado o poder – fugido de Malaca, cada um separadamente do outro após a conquista daquele território por Albuquerque, acabaram por se juntar de novo, pouco depois. Tal sucedeu em Pahang, tendo dali seguindo então “para a ilha de Bantam (frequentemente referenciada como Bintão por alguns cronistas portugueses), onde Mahamud veio a matar o seu filho em 1513 e onde ele veio a falecer cerca de 1528”³⁷.

Deste modo, levantemos algumas questões, em consequência da determinação de ser ordenada a Tuão Nacem uma missão diplomática junto da Corte de Zhengde em Pequim, a fim de obter apoio militar das autoridades locais, ao mais alto nível, contra os Portugueses *ocupantes*. Quem era, pois, esse *próximo* do sultão de Malaca?

Tratava-se de um tio do referido sultão. Este nobre malaio, Tuão Nacem (nalgumas fontes portuguesas quinhentistas como Afonso Brás de Albuquerque) = Tuam Muhamad

³⁴ João de Barros, *Segunda década da Asia de João de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & cõquista dos mares & terras do Oriente*, Lisboa, oficina de Germão Galharde, 24 de Março de 1553. – Seguimos, aqui, o texto constante desse volume, sexta edição actualizada na ortografia e anotada por Hernâni Cidade, com notas históricas finais por Manuel Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, em particular o Livro VI, capítulo V, em cujo título se alude à “segunda vez que a tornou cometer a cidade [de Malaca], e totalmente a tomou”. Esta conquista da praça de Malaca em 1511 é ainda sumariamente comentada pelo Pe. Manuel Teixeira na sua obra *A Diocese Portuguesa de Malaca (série Macau e a sua Diocese, IV)*, Macau, Edição do “Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau”, 1957, pp. 15-16; e, ainda, na obra do mesmo autor *The Portuguese Missions in Malaca and Singapore (1511-1958)*, 3 vols., Lisboa, 1961-1963.

³⁵ Albuquerque, com vista à conquista de Malaca, permaneceu com uma poderosa frota nesse território, entre o mês de Junho até à segunda semana de Agosto de 1511.

³⁶ Paul Pelliot, “Le Hoja et le Sayyid...”, in revista *T’oung Pao*, edição ant. cit., pp. 172-173.

³⁷ Paul Pelliot, *op. cit.*, p. 175.

(em algumas fontes chinesas) = Trannocem (noutras fontes portuguesas, neste caso seiscentistas e em particular Fernão Mendes Pinto, na *Peregrinação*), provavelmente seria um cidadão polido, com alguma educação, pois só assim poderia ter sido o escolhido para ser encarregado desta missão.

Subsistem, assim, duas questões que importam ser esclarecidas e que são as seguintes:

1. Ou tal embaixada terá sido ordenada pelo sultão de Malaca, Ahmad (no exercício de poder, *ipso facto*, por delegação do seu pai, o sultão Mahamud) entre Setembro de 1511 e a sua morte em 1513.
2. Ou a mesma (e hipotética) missão diplomática dos antigos governantes de Malaca à China – confirmando-se a sua realização (de que Pelliot chegou a duvidar) – apenas teve lugar depois de o sultão Mahmud ter reassumido o poder (depois de tirar a vida a seu filho), ou seja, entre o aludido ano de 1513 e o período que antecedeu a sua morte (ocorrida em 1528 como já se viu).

As possibilidades apontam apenas, a nosso ver, em termos de *fiabilidade* cronológica, para esse segundo período. Um outro pertinente aspecto a considerar, é o facto de Afonso Brás de Albuquerque associar ao nome de Tuão Nacem, a caracterização de *mudalyar*. Vejamos, pois, o que tal nome pretenderá significar.

6.2 A lição filológica do conceito de *mudalyar* associado ao nome do presumível embaixador Tuão Nacem

Sobre esse embaixador malaio, continua a ser, apesar de tudo, pouco credível, segundo considerou Paul Pelliot, que o tio do rei de Malaca, Tuão Nacem / Tuam Muhammad, tenha então sido referenciado – na região de Cantão onde a sua embarcação acostou (proveniente decerto da ilha de Bintão, e sendo acompanhado de sua mulher) – por *Mudalyar*, uma designação associada a *chefe*.

Esse nome de *mudalyar*, que fora já empregue na 2^a. edição dos *Comentários*, por Afonso Brás de Albuquerque, em 1576, associado a Tuão Nacem, é considerado também ele suspeito.

No século XVIII, por sua vez, Rafael Bluteau, no *Vocabulario Portuguez e Latino*, tomo V, referindo-se ao “termo da China”, *Mulidiar*, afirma que significa *regedor* ou *Corregedor*³⁸.

Nos começos do século XX, o lexicógrafo português Sebastião Rodolfo Dalgado foi peremptório quando afirmou que *mudaliyar* (ou *modeliar*) foi empregado também em Malaca, acerca dos “Hindus do sul e não dos habitantes de Malaca”³⁹. Já em meados

³⁸ Viemos (posteriormente) a colher esta informação do trabalho de Telmo Verdelho, “Contactos linguísticos luso-chineses: Tomé Pires, intérpretes e missionários”, in catálogo *Portugal-China, 500 Anos*, Lisboa, BNP-Babel, pp. 142-149.

³⁹ Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, Coimbra, Imprensa da Universidade, vol. II, pp. 61-62.

desse século, por seu lado, esse termo foi tido por Pelliot com o plural de um vocábulo (de utilização honorífica), *mudali*, referente a *chefe* e esteve sobretudo vigente, desde o século XVI, no sul da Índia e na ilha de Ceilão.

Tal contexto dificulta, assim, um enquadramento desse vocábulo associado a alguém que, hipoteticamente, tenha sido encarregado de realizar uma missão diplomática.

6.3 Dificuldades cronológicas quanto ao acerto sobre o período da realização dessa missão de Tuão Nacem/Tuam Muhamad à China

Foi alguns anos depois de o sultão de Malaca se ter refugiado em Bintá – e não imediatamente após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque – que se verificou, efectivamente, essa missão diplomática, cremos que a partir da referida ilha de Bintão, em direcção à China. Aí o imperador, ao que já aí se sabia, vivia nos maiores luxos, nos maiores espaventos – como o fazer-se transportar puxado por elefantes (ver **QUADRO VIII**), e dedicado a passatempos e jogos de índole confucionista.

No âmbito específico desta embaixada malaia, po-rém, os dados constantes dos registos quinhentistas de Afonso Brás de Albuquerque, nos *Comentários*, ou em fontes indirectas, entre as quais se contou Fernão Mendes Pinto na *Peregrinação* (na sua edição já seiscentista, no capítulo XC), não parecem ser muito fidedignos. Foi já no século XX que Paul Pelliot tentou trazer a público, com efeito, alguma nova luz sobre esta problemática.

Este sinólogo francês, na análise exaustiva da questão, não teve acesso (como ele próprio confessou no seu estudo) à edição quinhentista portuguesa dos *Comentários* do séc. XX⁴⁰. Ele seguiu, com efeito, a versão em língua inglesa dessa obra, devida a Gray-Birch.

As fontes chinesas da época, designadamente a já referida *História dos Ming*, regista ainda Pelliot, não se ocuparam abundantemente da conquista de Malaca pelos *Fo-long-ki* (neste caso por Afonso de Albuquerque e os seus homens) antes de 1520-21.

O que interessa reter aqui é que existe uma clara discordância, quanto à data da missão do referido malaia à China, entre o texto exposto por Afonso Brás Albuquerque⁴¹ e o de Paul Pelliot.

Este sinólogo, a uma distância de quatro séculos daquele, veio a afirmar (contrariamente ao que o filho do *conquistador* Afonso de Albuquerque deixara subentendido) que a missão diplomática de Tuão Nacem em representação do sultão de Malaca, “se ela de facto existiu, ou se confunde com uma missão ulterior – de c. de uma década depois

⁴⁰ Paul Pelliot, op. cit., p. 177. Este sinólogo também não teve acesso, em França, como confessou, a um exemplar do Índice Geral das Cartas de Afonso de Albuquerque, tendo este sido editado, em complemento ao vol. VII desta compilação, pela Academia das Ciências, na Imprensa Nacional, em Lisboa, em 1935 (dez anos antes de ele próprio falecer; a não ser que tal trabalho tenha sido por ele concluído antes dessa data).

⁴¹ *Comentários*, edição de 1576, na parte II, capítulo 30.

de tal conquista, por volta de [1519-1520] – ou ele nem conseguiu chegar a Pequim, ou mesmo sequer a Cantão”⁴², pelo menos na data que Brás de Albuquerque pretendeu. – A esta matéria da embaixada de Tuão Nacem/Tuam Muhamad voltaremos um pouco mais adiante.

6.4 Uma missão comercial portuguesa desde Malaca, em 1511-12 até umas ilhas a sudeste da China

Logo após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque e os seus homens, ainda no segundo semestre de 1511, António Abreu, Francisco Rodrigues e Serrão receberam instruções para, navegando para o Oriente, partirem daquela nova possessão portuguesa numa missão às ilhas das Molucas (que já então estavam associadas a um local prodigioso para o negócio e embarque de especiarias). Tendo a frota incumbida desses negócios sido comandada por António Abreu, essa missão viajou para leste seguindo ao longo das costas das ilhas de Samatra, de Java, das Flores, de Sumba, até chegar precisamente aos portos das – na linguagem da época – ilha designadas do Maluco ou Malucas, e hoje conhecidas por Molucas.

Tal viagem para as referidas transacções ocupou tais homens desde Agosto até esses últimos meses daquele ano como, ainda, uma parte de 1512. Sobre as rotas então perfilhadas por António Abreu, Armando Cortesão delineou, mais recentemente, as que acreditou terem sido aquelas por que seguiu tal frota⁴³. E neste contexto importa ter presente que, nessa época, já Francisco Rodrigues se afigurava como um piloto e cartógrafo experimentado nas navegações nestas paragens (e em resultado também das suas experiências náuticas no Mar Vermelho).

Os dados em presença permitem ajuizar que quando Fernão Peres de Andrade saiu de Cochim, ainda no 1º. semestre de 1516, em missão à China, acostou primeiramente no porto de Pacém, na ilha de Samatra, de onde – por razões de interesses vários – só depois passou a Malaca. Dali seguiu então em demanda do porto de Cantão, navegando novamente pela costa de Samatra, pelas proximidades da ilha de Bintão (onde presumivelmente ainda se encontrava o rei deposto de Malaca).

Após sair das proximidades dessa ilha, a frota capitaneada por Fernão Peres de Andrade, quanto às rotas por que seguiu, poderá ter tomado uma das duas opções:

A - navegou em direcção a sul/sudeste, aproveitando os conhecimentos das rotas já anteriormente seguidas por Francisco Rodrigues; ou, em alternativa,

⁴² P. Pelliot, *op. cit.*, p. 174.

⁴³ *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, edição, leitura e notas por Armando Cortesão, Coimbra, por Ordem da Universidade, 1978, sub-capítulo “A viagem de descobrimento das Ilhas das Especiarias”, pp. 82-83, Estampa VI (extra-texto).

B - seguiu, junto à costa da Conchichina, em demanda da ilha de Hainão, esta já não muito distante do delta das Pérolas e do porto de Cantão, que era demandado pelos navegadores lusíadas⁴⁴. – Ver **QUADRO IX**.

Tenha ou não havido participação de pilotos ou navegadores chineses nessa missão de Fernão Peres de Andrade aos mares do sul do Império do Meio, há que ter presente que, na área da Cartografia, os chineses na época já capitalizavam, em termos de conhecimentos nessa vertente científica, uma bem apetrechada experiência.

Não andaremos muito longe da verdade se admitirmos que a representação cartográfica das costas do sul daquele império e os seus mares, já eram então representados de forma significativa e fiel por técnicos daquele império.

6.5 Relações primordiais entre chineses e portugueses em Malaca, (antes de os lusíadas chegarem pela primeira vez a Cantão e a Tamão)

Paul Pelliot (no seu aludido texto editado postumamente em 1948) procurou já então trazer alguma luz, quanto ao período da conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque, sobre a forma como decorreram então aí esses confrontos de forças de credos distintos. Abordou, ainda, os apoios que Portugal terá tido nesse ataque e, finalmente, os ecos exteriores dessa vitória estratégica dos Portugueses.

Quanto às inter-relações entre o território de Malaca – praça essa definitivamente conquistada pelos Portugueses em meados de Agosto de 1511, como dissemos – e o reino da China de Zhengde, Paul Pelliot, como sinólogo, desenvolveu uma abordagem de uma relativa *longa duração*. Essa análise, na sua complexidade, estende-se por cerca de uma década, desde esse ano de 1511 até cerca de 1522.

Foram dados então, com o contributo deste valioso estudo – mesmo que com algumas lacunas interpretativas como sustentaram, cerca de seis décadas depois, os historiadores chineses Jin Guo Ping e Wu Zhiliang – avanços significativos. Foram desfeitas, enfim, algumas falsas ideias até aí postas a circular acerca do modo como decorreram, *ipso facto*, os primeiros contactos dos Portugueses (desta primeira embaixada) com a China.

Este sinólogo francês estabeleceu primeiramente, com efeito, a destriça entre *Fo-lang ki*, *Faragi* e *Frangi*. Ele considerou que esse termo não tem nada a ver, de um ponto de vista filológico, com *Franc*. Antes pelo contrário, *Fou-lin* tem significação a partir da língua iraniana (como ele mesmo tinha já referido num outro estudo, de começo do século XX, *From-Rom*).

Pelliot fez alusão, de igual modo, à existência de alguns mitos, entre estudiosos chineses anteriores desse tema. Já na *História dos Ming*⁴⁵ havia sido referido claramente

⁴⁴ Como especialista em Cartografia, Armando Cortesão, in edição ant. cit. (1978), pp. 104-105, delineou, de igual modo, uma carta referente a “O Oriente... conforme foi conhecido de Francisco Rodrigues, [com] um arranjo gráfico das suas Cartas sobre um contorno em vermelho”.

⁴⁵ *Honan ming siang sin*, 5, 3b).

que o reino dos *Fo-lang-ki* se situa “a sudoeste do Oceano, próximo de Malaca”⁴⁶, e que “os habitantes desse *reino demoníaco* praticavam a antropofagia comendo crianças”⁴⁷. Isso para além de esse cientista social francês ter antecipado ainda alguns elementos históricos precursores quanto a viagens de outros portugueses nos mares do sul da China já na década seguinte, ou seja, na segunda metade dos anos trinta desse século⁴⁸.

Por seu lado, as fontes chinesas, nos seus anais, tinham-se encarregado, efectivamente, de não deixar passar em branco essa *conquista* de um povo até então seu aliado, o de Malaca, por esse estranho povo *que vinha do ocidente*.

Tais crónicas tinham feito então alusão que, em Agosto de 1511, o sultão de Malaca se havia confrontado – segundo as fontes chinesas – com um violento ataque que lhe foi movido, pelo lado do mar, pelos *Fo-lang-ki*. Tal ocorreu três anos depois do reino de Malaca ter enviado um seu embaixador à China, Touan-ya-tahe, Tuan Aji – que, por instigação do intérprete chinês que o acompanhava – acabara por ser assassinado.

Na conquista dessa praça em tal ano, com efeito, sustentavam ainda tais fontes chinesas, Afonso de Albuquerque, o estratega português – regista ainda Pelliot – tinha encontrado “um certo apoio junto dos chineses de Malaca”. E alguns destes chineses, “ao regressarem ao seu país, teriam falado, em termos favoráveis, dos Portugueses”⁴⁹.

Essa interacção entre Portugueses e chineses no período imediato ao Verão de 1511 passou a ser notória, em particular ao nível do comércio. Importa realçar, neste âmbito, que muito antes da conquista portuguesa de Malaca, as transacções das populações muçulmanas locais, com mercadores da provenientes China continuavam regularmente a ser uma realidade nesse território.

Foi assim perfeitamente natural que algum tempo depois naquela praça asiática, após a vitória das hostes de Albuquerque, passassem a decorrer, em continuidade, as relações mercantis dos Portugueses com os mercadores daquele grande império que continuaram a aportar com os seus juncos àquela região costeira.

Desta feita, as naus *de trato* europeias passaram, desde então, a circular também, agora com maior regularidade, pelo porto de Malaca. Passaram a fazê-lo, naturalmente,

⁴⁶ Outras fontes, apresentadas por P. Pelliot, in *op. cit.*, p. 164, sustentavam que esse reino se situava a noroeste de Sumatra.

⁴⁷ Veja-se o assinalável contributo, nesta matéria do pretenso canibalismo entre os conquistadores portugueses de Malaca de então, por parte de Jin Guo Ping e de Wu Zhiliang, no seu decisivo estudo “Desmistificando a ‘lenda negra’ sobre a ‘canibalização dos portugueses’; seu significado nas relações luso-chinesas das dinastias Ming e Qing”, in *Revisitar os primórdios de Macau...*, edição ant. cit. (2007), pp. 97-134.

⁴⁸ Paul Pelliot (in *op. cit.*, p. 166, n. 184.) sustenta ainda que, numa (outra) obra chinesa por ele analisada, *Hai Yu*, datada de 1537, numa notícia sobre Malaca, é referido o caso de uma viagem de um navegador português nos mares do sul da China. Poderá em seu entender tratar-se do *Mahuda*, ou seja, o capitão Ruy de Araújo, numa das suas viagens nesse período até às regiões do sul da China. – Quanto ao termo *Mahuda*, poderá tratar-se, ainda segundo esse sinólogo, de *mahod*. Veja-se neste âmbito *mahod* na obra de Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, edição ant. cit., vol. II, pp. 88-89.

⁴⁹ Paul Pelliot, *op. cit.*, p. 174.

obviamente que motivadas por razões comerciais (ou seja, quando transaccionavam especiarias por aquelas partes do Extremo Oriente)⁵⁰.

Tais naus traziam, desde alguns portos da China, produtos apreciados em Malaca (como nos portos de Cochim e de Goa) tais como produtos naturais, gomas, drogas e, sobretudo, a porcelana da China. Deste modo essas naus passaram a ter de suportar, já se vê, naquela região aduaneira, os seus direitos ou encargos muito específicos.

Tanto no que respeita a aquisições comerciais⁵¹ – como assinalou Vitorino Magalhães Godinho – nesse novo território do império lusíada, como na passagem pelo mesmo porto, em termos do que hoje designaríamos de alfândega, chegando de outras proveniências)⁵² haviam diversas obrigações (como também deixou provado aquele historiador português) que se tornavam obrigatórias⁵³.

6.6 Do tributo manuelino ao Papa Leão X. O(s) poder(es) de D. Manuel I e de Afonso de Albuquerque em *confronto*. Dos efeitos simbólicos do *panegírico*

Face à importância da conquista de Malaca – e não vindo aqui a propósito que D. Manuel se tenha depois arrependido de ter substituído este Vice-Rei por alguém que o titular deposto já detestava humanamente – tornou-se então imperioso fazer eco de tal vitória ao supremo líder da Cristandade, o Papa. É precisamente no âmbito de tais acontecimentos que ocorre, por parte de Afonso Brás de Albuquerque, a tentação de estabelecer o segundo *Panegírico* de seu pai. Abordemos, mesmo que sumariamente, como tal aconteceu (baseados numa nossa análise da documentação anterior nesse mesmo contexto⁵⁴).

⁵⁰ Ficámos com uma inesquecível gratidão ao Prof. Vitorino Magalhães Godinho (quando com ele trabalhámos em *Do Ofício e da Cidadania*, de que foi autor e nós o editor, em 1990), pelos esclarecimentos que nos prestou quanto a esta matéria e algumas dúvidas que lhe fomos então apresentando.

⁵¹ Alguns documentos (de análise, no plano do pormenor) subsistem, no âmbito desta matéria em apreço que, mesmo que em síntese, traduzem uma realidade sócio-económica inofismável para a época e para este lugar. Vejamos um exemplo: “De toute marchandise venant [à Malaca] de toute autre provenance... le marchand est obligé de vendre le quart au rabais ou au seigneur, celui-ci lui paye en marchandise d’exportation surévaluées; par exemple, le roi achète à 8 ce qui vaut au marché 10 et vend à 12 ce qui ne vaut également que 10 et gagne-t-il net 50 sur cette double opération... ce qui équivaut au paiement d’un droit de 8,3% au total”. – Cfr. Vitorino Magalhães Godinho, *Les Finances de l’État Portugais des Indes Orientales, 1517-1635, Matériaux pour une Étude Structurale et Conjuncturelle* (Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, 1982, pp. 112-113).

⁵² A passagem de mercadorias alimentares pelo mesmo porto de Malaca – como já tinha sido assinalado, entre 1512 e 1515, no texto da *Summa Oriental* (referenciado por V. Magalhães Godinho) – beneficiavam de uma total excepção de impostos. Quem as transaccionava apenas se via obrigado a oferecer um pequeno presente ao detentor do território. – Cfr. Idem, *ibidem* (edição ant. cit., 1982), p. 112.

⁵³ Remete-se, ainda, para a edição *Livro dos Pesos da Yndia* (de 1554), Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1868.

⁵⁴ Em resultado da análise das fontes publicadas por Afonso Brás de Albuquerque, mormente na segunda edição dos *Comentários* (1576) editámos um breve estudo sobre o tema “Para uma leitura objectiva da versão portuguesa da *Oratio* de Camilo Porzio por Brás de Albuquerque (as perspectivas críticas de Eugénio do Canto e Luís de Matos)”, in *Obras de Damião de Góis, vol. II (1539-1540), O fascínio do Oriente e a aproximação à Europa do Norte*, Lisboa, Edições Távola Redonda e CEHLE, 2006, pp. 565-566, que aqui revisitamos nos seus traços essenciais.

Alguns meses depois da chegada da notícia ao Reino (presumivelmente em meados de 1512) de tão retumbante vitória das hostes de Albuquerque na praça de Malaca – D. Manuel ordenou ser redigida e enviada ao Papa Leão X uma epístola alusiva a tais feitos. Essa missiva diplomática, *Epistolae Potentissimi, ac invictissimi Emmanuelis Regis Portugaliae & Algarbiorum, &c. De Victoriis habitis in India & Malacha...*⁵⁵, datada de 6 de Junho de 1513, foi pouco depois apresentada pelo embaixador de Portugal em Roma junto de Leão X. E pouco depois foi impressa, nessa mesma cidade, na oficina de Iacobum Mazochium, em 9 de Agosto do mesmo ano.

Após essa afirmação das conquistas portuguesas, na senda de afirmação do Cristianismo nas distantes paragens da Ásia, o monarca português enviou um seu novo representante, Diogo Pacheco, ao Sumo Pontífice, o qual deixou Lisboa em Janeiro de 1514.

Entretanto, cerca de um mês depois, em 24 de Fevereiro, chegava ao cais de Lisboa a nau onde se fazia transportar um legado do Prestes João da (associado à) Etiópia. Tratava-se de um arménio, de nome Mateus, que algum tempo depois era recebido na Corte.

Não muito distante dessa data, ou seja, em 22 de Março seguinte, D. Manuel – e seguimos aqui uma cronologia estabelecida por Luís de Matos⁵⁶, onde vários factos se cruzam cronologicamente – fazia seguir de Lisboa para Roma uma epístola destinada ao seu embaixador João de Faria, em que dava notícia da chegada a Portugal do referido legado arménio. Esta missiva foi recebida apenas em Roma em 9 de Abril seguinte.

O que tinha sucedido, entretanto, é que dois dias antes de ter sido expedida de Lisboa tal carta de D. Manuel para João de Faria – em 20 de Março, portanto – Diogo Pacheco tinha sido recebido em audiência solene por Leão X⁵⁷, onde proferiu uma *oratio* sobre a política expansionista de D. Manuel na Ásia de sudeste e sobre a tomada de Malaca.

Poucos meses depois, presumivelmente em 1514, esta *oratio* de Diogo Pacheco veio a ser publicada (em Roma?) sob o título *Emanuelis Lusitan: Algarbior: Africae Aethiopiae Arabiae Persiae Indiae Reg. Inuictiss: obedientia*, trabalho este editado já no último quartel do século XX sob os cuidados do latinista Dr. Miguel Pinto de Meneses. – Ver **ANEXO II**.

⁵⁵ Remete-se para a edição *Epístola do muito poderoso e invencível Manuel, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Das vitórias que obteve na Índia e em Malaca. Ao Santo Padre, em Cristo, e Senhor Nosso, Senhor Leão X, Pontífice Máximo* (6 de Junho de 1513, impressa em Roma, por Iacobum Mazochium, em 9 de Agosto desse mesmo ano), reprodução fac-similada, leitura moderna, tradução e notas de Nair Castro Soares, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, “Acta Rediviva”, II, 1979.

⁵⁶ Luís de Matos, *L'Expansion Portugaise dans la Litterature Latine de la Renaissance*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian – Serviço de Educação, com introdução de José V. de Pina Martins, 1991, p. 182, n.º. 62, em que fazemos assentar as perspectivas cronológicas comparadas que apresentamos neste passo.

⁵⁷ Esta cronologia estabelecida por Luís de Matos inviabiliza, já se vê, que no momento de tal recepção papal já se soubesse em Roma da chegada do mensageiro do Preste João a Lisboa entretanto ocorrida. – Debateremos algumas vezes a cronologia cruzada neste âmbito com o próprio Prof. Luís de Matos na segunda metade da década de oitenta, sensivelmente no período em que adquirimos para o CEHLE (por interesse do Prof. Pina Martins) um dos núcleos a sua biblioteca, sobre expansão portuguesa no período do Renascimento.

O final dessa edição pós-incunabular⁵⁸ apresenta uma particularidade: a de aí se ostentar um curto poema latino, da autoria de Camillo Porzio – canónico da Basílica de S. Pedro⁵⁹ – onde são enaltecidos os feitos de D. Manuel. É esse pequeno poema que aqui se apresenta na versão em língua portuguesa do já referido Dr. Miguel Pinto de Meneses:

*Já antes, ó Manuel, Rei dos Reis, passara para ti
A glória das armas e da guerra; já antes nos
Arrebataste o louvor e brilho da milícia,
com que outrora
A grande Roma, mãe dos deuses e dos homens,
Se elevou até ao céu. Isto, porque, banindo as guerras
Civis que atormentavam a mísera Europa,
Voltas feliz as armas contra os inimigos infieis,
Feres os Índios, os Etiópes e os reinos ignotos que recor
- rem à guerra,
E domas com inúmeras armadas o mar indignado.
No entanto, o esplendor da língua ainda não deser- tara
Do antigo Lácio e das regiões laurentinas,
E muitos, distinguindo-se por sua notável eloquência,
Costumavam andar ao longe pelas bocas dos homens
E merecer nome e louvor eternos. Mas, depois que
O orador Pacheco proclamou em grande estilo os teus
feitos,
E celebrando, Manuel, as tuas valorosas proezas,
Arrebatou os ouvintes com a doçura da sua voz
empolgante,
Todos ficaram estupefactos, como o ficaram também
As Camenas do Lácio; a tal ponto que trocaram, enle-
vadas,
O seu Tibre pelo leito e pelas ondas auríferas
Do Tejo e do opulento Douro.*

⁵⁸ Sobre este discurso junto do Sumo Pontífice, remetemos para a edição *Oração de Obediência ao Sumo Pontífice Leão X dita por Diogo Pacheco em 1514, edição fac-similada, com nota bibliográfica de Martim de Albuquerque e tradução portuguesa de Miguel Pinto de Meneses*, Lisboa, Edições Inapa, 1988 (tomo 6 de *Orações de Obediência, Séculos XV a XVII*), p. [22] em particular a última do fac-símile da edição de 1514; e da p. 32 da versão portuguesa de Miguel Pinto de Meneses.

⁵⁹ Luís de Matos, *L'Expansion Portugaise...*, edição ant. cit., pp. 356-356. Sublinha o mesmo investigador português (in p. 356), que em 1517 este Camillo Porzio seria nomeado Bispo de Terano.

Curiosamente ou não, esse ano de 1514 foi aquele em que o aludido Camillo Porzio, tendo lido a epístola de D. Manuel ao Papa sobre a tomada de Malaca – certamente a partir da edição romana de Agosto de 1513 – ofuscado certamente pelo brilho da representação diplomática portuguesa desse ano ante Leão X, redigiu ele próprio o texto de uma outra *oratio*, influenciada nitidamente por aquela⁶⁰, a qual pronunciou também ante o mesmo Papa. Presumivelmente procurando colher alguns dividendos junto da Corte portuguesa, aquele religioso transalpino fez seguir esse texto da sua *oratio* para Lisboa e para D. Manuel, acompanhado de uma carta sua dirigida ao monarca.

6.7 Um testemunho textual (a partir de Camillo Porzio)

Vem a propósito referenciar um exemplar da obra de Damião de Góis, *Fides, Religio Moresque...* (editada em Lovaina, em 1540) que o respectivo autor ofereceu então, com uma dedicatória, a João de Barros. Tendo este exemplar pertencido à Biblioteca Manizola, conserva-se hoje na Biblioteca Pública de Évora, onde tais dizeres manuscritos de tal dedicatória são bem claros sobre a relação então existente entre os dois humanistas.

Na encadernação deste volume apresenta-se, hoje (e já terá vindo assim parar à Biblioteca Manizola, em Évora), um manuscrito com textos que, à falta de melhor designação, iremos referenciar por **A**, **B** e **C**. Trata-se de três textos da mesma pena, os dois primeiros associados directamente a Camillo Porzio:

A -Epístola de C. Porzio, a D. Manuel, de 14 de Outubro de 1514;

B -*Oratio* de C. Porzio ao Papa Leão X (onde faz alusão, entre outros aspectos, à tomada de Malaca em 1511);

C - Alguns poemas humanistas.

Quanto ao texto dessa epístola de Porzio a D. Manuel vários autores, para além de Luís de Matos⁶¹, se lhe têm referido. Interessa, aqui, deter mais a nossa atenção na *oratio* porziana – contida no referido manuscrito **B** – abordando-se (seguido ainda as nossas investigações de 2003) alguns dos problemas textuais por ela suscitados. – Ver **ANEXO II**.

Quanto ao detentor da escrita caligráfica que se apresenta, neste manuscrito, ao leitor, estamos inclinados a admitir tratar-se de uma cópia do original recebido na Corte em Lisboa pelo soberano. Sobre o copista, os problemas já são mais complexos⁶².

⁶⁰ Luís de Matos, *op. cit.*, p. 357.

⁶¹ Para além da apreciação que Luís de Matos fez desta *oratio* de Porzio, na sua edição *L'Expansion Portugaise...* (1991), que temos vindo a seguir, remete-se ainda para o estudo do mesmo autor “L'expansion portugaise dans la littérature latine de la Renaissance”, in *L'Humanisme Portugais et l'Europe – Actes du XXF Colloque International d'Études Humanistes* (Tours, 3-13 de Julho de 1979), Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1978.

⁶² Esta lição de texto poderá ter sido o resultado dos esforços de alguém sob as indicações de Damião de Góis (para tal ser eventualmente reutilizado num dos seus trabalhos deste período de fins da década de trinta). Podemos afirmar com alguma segurança não se tratar de um texto escrito por Góis, na medida em que esta tipologia gráfica não se identifica com a letra caligráfica da dedicatória manuscrita daquele volume impresso, nem com a tipologia presente, por exemplo, na sua carta autógrafa

Deverá levantar-se, por outro lado, a hipótese, de se tratar de um manuscrito de João de Barros, receptor do aludido volume impresso, ou, até, de um copista ao seu serviço. Tal poderia ter ocorrido (é uma hipótese) no período em que por ele foram compilados documentos sobre a conquista de Malaca.

Poderá pôr-se, ainda, a hipótese de Barros ter copiado (ou mandado copiar) este texto do original no período da organização dos *Panegíricos*⁶³. Enquanto não se conhecer com maior exactidão esta articulação de tais escritos com a obra goesiana, deixamos aqui, ainda, ao leitor algumas considerações sobre a fortuna deste texto porziano de incidência manuelina.

Não restam hoje dúvidas de que tanto essa *oratio* romana de Camillo Porzio de 1514, com o *Fides, Religio Moresque* de Góis preparado em 1538-1539 têm, como traços comuns (o segundo num aspecto mais parcial), o enaltecimento da política de D. Manuel em possessões do império na Ásia e na África levantina. A preocupação de Camillo Porzio vai aqui, no essencial, para a conquista de Malaca baseado, como atrás ficou dito, na epístola manuelina de 1513 ao Papa.

Entrando-se, agora, mais especificamente no contexto desta *oratio* de 1514, por Camillo Porzio, virada, como dissemos, para a conquista de Malaca pelos Portugueses, vejamos assim em que circunstâncias ela se encontra, directa ou indirectamente, associada ao segundo *Panegírico* de Afonso Brás de Albuquerque de seu Pai, quanto aos feitos nessa praça conquistada em Agosto de 1511 na Ásia.

Em Janeiro de 1557, com efeito, Afonso Brás de Albuquerque – tendo em vista enaltecer os feitos do seu ascendente – publicou na referida primeira edição dos *Comentários*, na Parte III, no capítulo XXXIX, uma sua versão em língua portuguesa da referida *oratio* de Camillo Porzio.

O filho do conquistador de Malaca, procurando – algumas vezes facciosamente e numa leitura manifestamente *manipulatória* – enaltecer os feitos do seu familiar⁶⁴, não esqueceu, deste modo, que para aquele eclesiástico italiano uma das suas fontes primordiais sobre a conquista de Malaca tinha sido a epístola de 1513 de D. Manuel ao Papa.

do humanista português a Bonifácio Amerbach (de Pádua, 24 de Setembro de 1536). Veja-se, a propósito, o nosso estudo in *Obras de Damião de Góis, vol. I (1532-1538), Trabalhos de tradução e comentário*, Lisboa, Edições Távola Redonda, 2002, p. 124.

⁶³ Remete-se para o estudo de Nair Castro Soares, “Cidades ideais e elogio de cidades no Renascimento e em Damião de Góis”, in *Congresso Internacional Damião de Góis na Europa do Renascimento. Actas*, Braga, Universidade Católica Portuguesa, Publicações da Faculdade de Filosofia, pp. 583-608, mais em particular in p. 588 n.º 19. Esta autora deixa uma pertinente observação acerca da notícia que João de Barros, no *Panegírico* da Infanta D. Maria, apresenta do aludido discurso pronunciado por Porzio. – Remete-se ainda a este respeito para João de Barros, *Panegíricos*, Lisboa, Sá da Costa, 1943, pp. 169-171.

⁶⁴ Luís de Matos, *op. cit.*, p. 359.

6.8 Para uma leitura objectiva da versão portuguesa da *Oratio* de Camillo Porzio por Brás de Albuquerque (as perspectivas críticas de Eugénio do Canto e Luís de Matos)

Ao enaltecer os feitos das hostes de Afonso de Albuquerque naquelas distantes paragens, aquele clérigo romano alerta, porém, para as ameaças que constituem os Turcos para os avanços do Cristianismo.

Não foi, porém, apenas esse, o aspecto que Afonso Brás de Albuquerque reteve – ou pretendeu reter – na versão que produziu em língua portuguesa dessa *oratio* de Camillo Porzio. Este aristocrata e homem de cultura quinhentista procurou sobretudo, ao fazê-lo, enaltecer, num primeiro *panegírico*⁶⁵, as qualidades pessoais e o valor dos feitos do seu pai, Afonso de Albuquerque (quase que esquecendo a política de expansão do Reino e a figura do seu Rei).

Deste facto se aperceberam tanto Eugénio do Canto – ao publicar, com um seu estudo, a *oratio* de Porzio⁶⁶ – como Luís de Matos. O primeiro destes autores estabelece, com efeito, existirem significativas diferenças (que considera não saber explicar) entre o texto latino e a tradução livre de Afonso Brás de Albuquerque impressa primeiramente em 1557.

Luís de Matos, por seu lado, estabelece que as passagens traduzidas literalmente não são muito numerosas⁶⁷, confirmando que as diferenças são incontestáveis. Afastando-se por vezes do original sobre os acontecimentos bélicos em Malaca em 1511, o tradutor põe, de sua lavra, pormenores sobre esta cidade, falando até da actividade do seu pai em Goa. Brás de Albuquerque corrige, até, Porzio quando alude aos combatentes enviados naquele período para a África do Norte.

A atitude do editor dos *Comentários* perante o original latino é, a dado passo, também a de alguém que se julga na autoridade de poder suprimir partes do mesmo. Tal como regista ainda Luís de Matos⁶⁸, ele suprime, por exemplo, as alusões ao rei de “Jerusapa” – trata-se de Garçopa, segundo Tomé Pires⁶⁹ –, ao “Sabaio”, a Sofala, a Mombaça e a Diu.

Afonso Brás de Albuquerque justifica esses *desvios* do texto em relação ao original, considerando oportuno proceder (na sua versão) ao acréscimo de determinados pormenores que crê conhecer suficientemente bem. Mesmo que, para isso, tenha de omitir determinados acontecimentos em que seu pai não tenha participado. Em conclusão, enquanto o tradutor, neste *panegírico*, referencia Afonso de Albuquerque sete vezes, o rei de Portugal é mencionado apenas uma⁷⁰.

⁶⁵ Quanto ao segundo *panegírico*, por Afonso Brás de Albuquerque, de seu pai, abordá-lo-emos mais adiante (quando tratarmos da missão do embaixador malaio, Tuão Nacem, à China).

⁶⁶ *Camilli Porcii Ro. In laudem Emanuelis Lusitaniae regis, Leoni X. Pont. Max. dicta oratio*, edição de Eugénio do Canto, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912.

⁶⁷ Luís de Matos, *L'Expansion Portugaise...*, edição ant. cit. (Lisboa, 1991), pp. 359-360.

⁶⁸ Luís de Matos, *op. cit.* (1991), p. 359.

⁶⁹ *A “Suma Oriental” de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, edição de Armando Cortesão, Coimbra, 1978.

⁷⁰ *Idem, ibidem*, p. 358.

7. 1513-1516: No Índustão e em Malaca, a abertura de um universo científico (nas áreas da Botânica e das drogas) direccionado para a China

O nosso estudo deste período da última fase da vida de Afonso de Albuquerque na Índia prende-se agora, por outro lado, com a permanência de Tomé Pires, primeiramente no sul do Índia e, depois, em Malaca (já depois do *conquistador* ter regressado ao território de Goa) entre o segundo semestre de 1512 até 1515. Analisaremos de outro modo, embora em traços sumários, a transacção de diversas mercadorias no comércio Malaca-China-Malaca.

Não subsistem hoje quaisquer dúvidas – sobretudo depois do providencial achado por Armando Cortesão em 1937, na Câmara dos Deputados em Paris, do códice com o texto da *Summa Oriental* (com redacção original em 1512-1515), e das suas circunstanciadas pesquisas nesse âmbito – que quando Malaca foi conquistada por Afonso de Albuquerque em Agosto de 1511, já Tomé Pires (o futuro primeiro embaixador *lusíada* na China) havia saído de Portugal. Nesse mesmo ano de 1511, alguns meses antes de tal conquista, mais precisamente em 20 de Abril, ele tinha deixado para trás o porto de Lisboa, em direcção à Índia, tendo seguido ou numa nau de Cristóvão de Brito ou numa outra de D. Aires da Gama⁷¹.

7.1 Um boticário atento ao estudo da natureza vegetal

As funções de boticário que Tomé Pires desempenhara quando ainda em Portugal, levaram a que ele continuasse na Índia em tal serviço. O contacto com novas realidades, em particular no domínio da Botânica e das drogas, contribuía para que ele, naquelas outras paragens, estivesse atento à recolha e estudo de novos produtos.

Diversas circunstâncias contribuíram para que ele tenha estado primeiramente activo como botânico em Cananor e, pouco depois, tendo sido nomeado escrivão em Malaca, saísse de Cochim para este outro território. Ele era um homem, simples embora, também empenhado na aventura do conhecimento.

Durante a sua estadia em Malaca como escrivão, Tomé Pires ampliou, com efeito, os seus conhecimentos da flora dessas duas regiões asiáticas. Tirou os seus apontamentos nessas paragens e, em particular, na flora dos arredores dessa praça, esteve em contacto com navegadores chineses que, motivados pelo comércio, acostavam frequentemente aquele porto.

A praça de Malaca encontra(va)-se, de um ponto de vista geográfico e estratégico, bem posicionada numa zona muito propícia para as ligações entre a baía de Bengala e as zonas costeiras da China meridional. Tomé Pires bem se apercebera, *a posteriori*, por outro lado, que no período da tomada de Malaca por Albuquerque, havia já uma estreita relação comercial entre os portos do Guzerate, na Índia, e esse entreposto conquistado em 1511.

⁷¹ Esta é a proposta de Armando Cortesão, in *A Summa Oriental de Tomé Pires...*, edição ant. cit. (1978), p. 18.

Aliás, as cidades da costa de Malaca e do Guzerate, no que respeita às actividades comerciais, não podiam viver separadamente, ou seja, sem contactos entre elas. Tomé Pires, enquanto escrivão, registou a tal propósito, que quando Malaca foi conquistada pelos Portugueses, foi sobre os Guzerates que tal golpe teve as suas mais pesadas consequências.

Kirti Chaudhuri sustenta – e nós próprios partilhámos desta mesma opinião – que a hegemonia de Malaca, na área comercial marítima, em relação aos empórios asiáticos de certo modo vizinhos, tinha sido uma realidade já no século XV. O rápido crescimento então verificado, dessa cidade, ficou a dever-se “ao facto de um dos seus governantes, Iscandar Xá, se ter convertido, já em 1411, ao Islão, encorajando sistematicamente os comerciantes muçulmanos a visitarem o seu porto”⁷².

Essas pesquisas na área da Botânica por Tomé Pires – iniciadas no sul da Índia, desenvolvidas pouco depois em Malaca e de novo ampliadas nos seus estudos, na mesma região indostânica daquele subcontinente, no período que antecedeu a sua partida para a China (e que se encontram cabalmente documentadas na sua epístola de Cochim, de 27 de Janeiro de 1516) – constituem hoje um importante repositório de conhecimentos naquelas duas regiões específicas, na área da História da Ciência.

Podem ser analisados, comparativamente (como nós aqui o fizemos), tendo também em vista os interesses científicos posteriores, a partir da década de trinta, por Garcia de Orta. E, num período decerto não muito distante da actividade do autor dos *Colóquios dos Simples*, a ter em conta, de igual modo, os conhecimentos no mesmo domínio, mais de índole comercial por parte de António Nunez (este último, na área das mercadorias comerciáveis considerou os *rubis* como o *âmbar*⁷³). Tomé Pires estava, por outro lado, atento aos sistemas monetários então vigentes, tanto em Malaca como na China. – Ver **ANEXO III**.

A avaliação dos progressos científicas nessa área da Botânica, das drogas e das pedras preciosas e semi-preciosas – em alguns casos já então numa relação com produtos provenientes da China – é extensiva na época à figura de um médico que nessa década de trinta exercia as suas funções no Hospital de Todos os Santos, em Lisboa, Rui Dias de Isla. Este cientista ter-se-á apercebido, por produtos e notícias que então lhe chegaram do Extremo Oriente, das vantagens da aplicação do *pau de China* (matéria referenciada

⁷² Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, I, p. 176.

⁷³ Sabe-se que subsistem, pelo menos, duas tipologias tecnicamente diferenciadas de âmbar: uma europeia, das regiões de leste deste continente, localizada em particular na Polónia; e uma outra, mais escura, pelo menos da região das ilhas Maldivas, a sudoeste do Indústão. Recorde-se ainda, como mostrámos em anterior trabalho sobre esse jesuíta (Manuel Cadafaz de Matos, *op. cit.*, 2012) que o Pe. Melchior Nunes Barreto, S.J., levou da Índia para Cantão, no século XVI – quando pretendeu resgatar alguns cativos portugueses na cidade de Cantão, entregando como contrapartida algumas peças de âmbar. Ele pretendia, aliás, nesse período que tais valores fossem oferecidos ao imperador da China (para quem tal produto garantia uma maior longevidade). Quanto à primeira vertente referenciada do âmbar, remete-se para os textos da investigadora polaca Róza Kulicka, “The role of Amber in religious beliefs and popular Medicine” e “Traces of animal life captured in Amber”, na obra *Amber; Treasure of Ancient Seas*, Varsóvia, Oficyna Wydawnicza Sadyba, 1998, respectivamente in pp. 20-21; e pp. 11-13.

também algumas vezes como *Rauwolfia Serpentina, Benth*)⁷⁴ nos tratamentos contra a sífilis. – Ver **QUADROS X-1 e X-2**.

Não restam dúvidas, com efeito, de que, para os amplos conhecimentos de Tomé Pires, no que respeita em particular à flora asiática, muito contribuiu essa sua permanência em Malaca até 1515. Isso apesar do descontentamento que ele então tinha em não ver os seus serviços melhor remunerados. Neste sentido importa ter presente o teor das suas cartas de Malaca, de 1502, dirigidas quer a D. Afonso de Albuquerque quer a João Fernandes. – Ver **ANEXO IV-1 e IV-2**.

É possível que Tomé Pires – segundo alguns testemunhos indirectos permitem deduzir – poderá ter feito duas missões, qualquer delas durante um período considerado significativo, por terras e mares do Sudoeste Asiático, incluindo a Insulíndia. Ele terá até, eventualmente, procedido a recolhas de produtos naturais em regiões como Java, a vizinha Sumatra e Pegu.

Desse período de 1514-1515 subsistem, entre outras, as cartas emitidas por Garcia Chaym / Pero Pessoa, o capitão de Malaca, Rui de Brito, Diogo Guisado e Jorge de Albuquerque (Cfr. *Cartas Afonso de Albuquerque*). Tais missivas documentam, cabalmente, por um lado, as formas de administração portuária e a circulação de mercadorias entre Malaca e a China; e, por outro lado, o abastecimento das regiões de Pegu e de Bengala. Merece particular atenção, a carta de Diogo Guisado referente às formas tirânicas de administração daquela (nova) possessão portuguesa e daquele porto de Malaca, por parte do capitão Rui de Brito, atrás referido. – Ver **ANEXO V-1; V-2; V-3 e V-4**.

7.2 O regresso de Tomé Pires a Cochim e a sua nomeação para ir como embaixador do rei de Portugal ao imperador da China

Encontra-se hoje cabalmente documentada a permanência de Tomé Pires em 27 de Janeiro de 1515, ainda na fortaleza de Malaca⁷⁵. Certamente que só algumas semanas após essa data⁷⁶, ele embarcou de regresso à Índia, estando então nos seus objectivos – e uma vez que já granjeara alguma fortuna – regressar a Portugal.

Foi precisamente na Índia que Lopo Soares de Albergaria, o novo Governador e sucessor de Afonso de Albuquerque – que era claramente um seu *inimigo* (ao que já referimos e como vários biógrafos deste último têm assinalado) – quem, “com conselho dos fidalgos e Capitães Portugueses da Índia” – logo que chegado a Cochim (e antes de sair dali para Velha Goa) – nomeou Tomé Pires, em Fevereiro de 1516, “para ir por

⁷⁴ Luís de Pina, “Garcia de Orta e o Pau de Cobra... no século XVI”, separata da *Revista Portuguesa de Medicina*, Julho de 1955. Esta matéria é também apreciada pelo cientista português Cristóvão da Costa, *Tractado de las drogas*, Burgos, 1578.

⁷⁵ Nesse dia, com efeito, ocorreu ali a morte de Ninachatu. Cfr. Armando Cortesão, *Summa Oriental...*, edição ant. cit. (1978), p. 20. Veja-se em particular a última página da referida edição de 1978, pp. 441-442.

⁷⁶ Armando Cortesão, *Primeira Embaixada Portuguesa à China*, 1945, capº. “Na Índia e Malaca (1511-1516)”.

Embaixador de El-Rei de Portugal ao rei da China⁷⁷. De poucos dias antes dessa data, é conhecida a (uma nova) carta de Tomé Pires, escrita precisamente em Cochim em 27 de Janeiro, considerado um dos principais documentos da época, nesta vertente (antes de Garcia de Orta), respeitante precisamente a plantas e drogas medicinais do Oriente. – Ver **ANEXO VI**.

As indicações então recebidas eram no sentido de ele seguir na armada de Fernão Peres de Andrade que ia partir para paragens da China. O cronista Fernão Lopes de Castanheda aponta um factor, hoje considerado de particular interesse, a respeito desta nomeação diplomática de Tomé Pires ao Império do Meio. A sua nomeação ocorreu, com efeito, em virtude de ele *ser um homem discreto e curioso, e porque conhecia melhor que qualquer outro as drogas que haveria na China*⁷⁸.

Outro dado a considerar a respeito de tal nomeação, foi apontado por João de Barros, que registou desta forma (e ainda a propósito de tal nomeação) o carácter muito próprio do boticário presumivelmente natural de Leiria:

*natural descrição, com letras, segundo sua faculdade, e de ser largo de condição, e aprazível em negociar, [sendo ainda] mui curioso de enquerer, e saber as cousas, e tinha hum espirito vivo para tudo*⁷⁹...

Curiosamente Tomé Pires, integrado naquela frota a caminho da China – no cabal cumprimento dessa missão diplomática – teve então oportunidade de visitar Malaca. Nessa possessão (que com tantas lutas havia sido conquistada para a Coroa de Portugal), ele já não veio a encontrar Afonso de Albuquerque. O *leão de Malaca* ou *dos mares*, havia deixado aquela cidade em 21 de Fevereiro de 1515⁸⁰ – com a sua armada, parte da qual veio a perder-se⁸¹ – com destino a Ormuz (acabando por vir a morrer, como é sabido, na barra de Goa, em 16 de Dezembro desse mesmo ano).

⁷⁷ Seguimos, também aqui, um passo da “Correspondência acerca da Carta de Thomé Pires [de Janeiro de 1516]”, na edição de 1876 das *Obras* do Cardeal Saraiva, vol. VI, p. 415. Cfr. ainda Armando Cortesão, *A Summa Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, edição ant. cit. (1978), p. 23. Veja-se, ainda, Luís de Pina, “Contribuição dos Portugueses Quinhentistas para a História da Medicina do Oriente”, in *Petrus Nonius*, Lisboa, 1938.

⁷⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *História da Índia...*, Livro IV, capítulos 4 e 31.



⁷⁹ João de Barros, *Ásia, Década Terceira*, Livro II, cap. 8 (1563, edição ant. cit.).

⁸⁰ Armando Cortesão, *op. cit.*, (1945), capº. “Embaixada à China (1516-17)”.


⁸¹ Fizemos alusão a este facto da perda de uma parte da armada comandada por Albuquerque, no regresso de Malaca à Índia, em particular na nau *Flor de la Mar*, no nosso estudo “O ideário imperial, a empresa régia da China (c. 1519-1542)”, e a emblemática do poder difundidos do plano do livro iluminado ao impresso (1494-1521) e às suas extensões na porcelana de encomenda da China (c. 1519-1542)”, constante de *Portugalíae Monumenta Sinica. Da missão portuguesa da China, ao longo da Idade Moderna (Estudos Sinológicos II)*, Lisboa, Edições Távola Redonda e CEHLE, 2013, pp. 7-137, em particular in pp. 85-86.

Este escrivão e botânico, no seu regresso de Malaca ao sul do Indostão, deverá ter concluído aí, certamente, a redacção da *Suma Oriental*⁸² (de que existe em Lisboa, na BNP, respectiva cópia, no códice 299).

QUADRO V

| A China ao longe (entre 1505 e 1508) | | |
|--|---|--|
|  <p>À esquerda, D. Manuel em pormenor de pintura anónima quinhentista, <i>Fons Vitae</i> (de c. antes de 1517), existente na Misericórdia do Porto; ao centro, Efigie não ficcionada de D. Manuel I (na <i>Leitura Nova</i>, ANTT); à direita, D. Manuel em pormenor do conjunto de <i>S. Jerónimo</i> (estátuas quinhentistas do portal do mosteiro de Santa Maria de Belém)</p> | | |
| Menções (parcelares) dos Regimentos manuelinos aos Governadores da Índia D. Francisco de Almeida (1505) e D. Diogo Lopes de Sequeira (1508) | | |
| 5 de Março de 1505 |  <p>D. Francisco de Almeida</p> | <p>No Regimento do Vice-Rei (doc. 6), D. Manuel consigna a D. Francisco de Almeida que <i>mande a descobrir Ceilão e Pegu (Sião) e Malaca, e quaisquer outros lugares e cousas daquelas partes</i> [no que poderemos subentender a China]... Mas no final do mesmo Regimento era dado pulso livre ao VR, podendo alterar tudo e fazer o que ele melhor entendesse.</p> |

⁸² Uma cópia da *Suma Oriental*, em termos meramente parcelares, veio a ser trasladada em Lisboa e então traduzida para a língua italiana. Algum tempo depois uma tradução de algumas partes do texto dessa obra de Tomé Pires – constituindo a primeira descrição conhecida da China da autoria de um português – veio a ser integrada na obra de Ramusio *Navigazioni et Viaggi* (Veneza, 1550). A esta colectânea de escritos de Ramusio nos referiremos noutro passo do presente trabalho. Vejam-se, ainda, os abalizados estudos sobre esta matéria (referenciados noutros passos do nosso presente trabalho), quer de Armando Cortesão, quer de Rui Loureiro, este último em 1996, com o estudo das variantes dos dois códices conhecidos.

| | | |
|--|---|---|
| <p>13 de Fevereiro de 1508</p> |  <p>D. Diogo Lopes de Sequeira</p> | <p>No Regimento do Vice-Rei (doc. 6), D. Manuel consigna a D. Diogo Lopes de Sequeira <i>que preguntarees pelos chys, e de que partes veem, e de cam lomge, e de quanto em quanto vem a mallaca (...), e as mercadarias que trazem, e quantas naaos deiles vem cada anno, e pellas feyçoes de suas naaos (...)</i> e toda a outra emformaçam delles, e se sam christãos, se gentios, ou se he grande terra a sua, e se teem mais de hum rey antre elles (...) e pera que parte se estende a sua terra, e com quem comfynam.</p> |
| <p>Fontes: Joaquim Candcias da Silva, ... <i>D. Francisco de Almeida (...)</i>, Lisboa, 1996; F. X. Valeriano de Sá, <i>Vice-Reis e Governadores da Índia Portuguesa</i>, Macau, 1999; e <i>Cartas de Afonso de Albuquerque</i>, II, 1898</p> | | |

QUADRO VI

Aspectos das descrições do envolvimento de Martín Fernández de Figueroa, natural da cidade de Salamanca, que (sob o traslado de Juan Augur de Transmiera) fez publicar, naquela cidade, em Setembro de 1512 a *Historia del viage & armada que el rey dō Manuel de Portugal a grã suya mândo fazer para los reynos & indias & persia & arabia en que fue por capitã mayor el muy nõbrado cauall'o Pedro de anaya*, com aspectos descritivos referentes à conquista de Goa por Afonso de Albuquerque (exemplar raríssimo da ex-col. Fernando Palha (n.º 4139) – Bib. Univ. de Harvard)



Conq(ui)sta d(e) las Indias d(e) Persia e Arabia q(ue) fizo la armada d(e)l rey don Manuel de Portugal e de las muchas tierras, diuersas gentes, extrañas riquezas y grandes batallas que allá ouo.

Cum priuilegio.

Gravura representando o anjo guardião, tal como se apresenta no recto do primeiro fólio do exemplar hoje existente na Biblioteca da Universidade de Havard

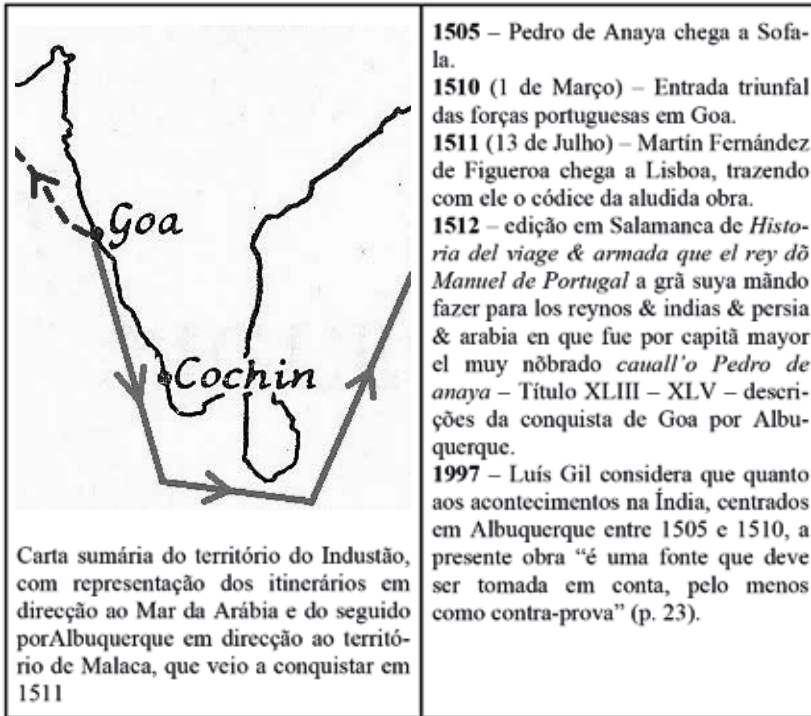
Martín Fernández de Figueroa

Conquista de las Indias de Persia e Arabia que fizo la armada del rey don Manuel de Portugal e de las muchas tierras, diuersas gentes, extrañas riquezas y grandes batallas que allá hubo.

En suuuario del bachiller Juan Agüero de Transmiera



Edição da Universidade de Valladolid (de 1999, por Luís Gil), de um texto (o daquela edição) que tem sido um tanto menosprezado pelos historiadores das acções de Afonso de Albuquerque no Extremo Oriente



QUADRO VII

Afonso Brás de Albuquerque e o Panegírico do Pai, Afonso de Albuquerque I (c. 1551-1556), na edição de 1557



Retrato quinhentista de Afonso de Albuquerque (pormenor, após conquista de Malaca); e planta dessa praça por Pedro Barreto de Resende.



Fronstispício da oração em Roma, em representação do Rei D. Manuel I, ante o Papa Leão X (de 6 de Junho de 1513), após conquista de Malaca: o enaltecimento do Rei

*Camilli Porcio Ro. in laudem
Emanuelis Lusitanis regis.
Leoni .x. Pont. Max.
dicta oratio.*

*i unq; antea alioq; sub: ut gra-
tias superis ageremus, Christi-
anorumq; virtutū ac fortitudinis
fructu laudemur, D. P. hoc potissimum anno
ad nobis agendum est, quo Deus op. Max.
suae populis miseratus: gaudia nra gaudij,
suae p̄sue nrae successibus ac cumulatis opte
uelit. Nam p̄terq; quā tu uicis p̄stis
rebus auxiliū, cum orbis terrarū mariorūq;
q; unq; antea bellorum in uicij, p̄lagrosos,
aliene potius romano: q; tuo tanto imperio
p̄fecerit. Quō omnis cumulatio estent.*

Fronstispício da oração proferida em Roma pelo humanista Camillo Porzio, ante o Papa Leão X (em 1513), após conquista de Malaca.

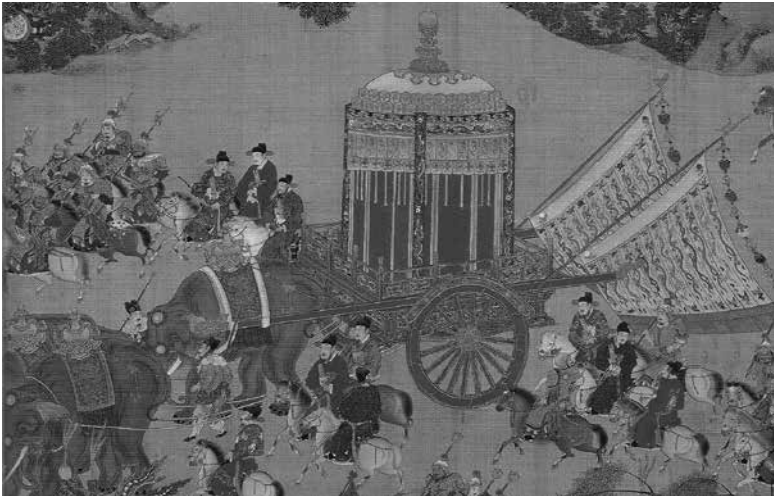


Busto coevo de Afonso Brás de Albuquerque que, no primeiro quartel do séc. XX ainda existia, segundo António Baião, no Palácio da Bacalhó. O enaltecimento do Pai (a partir de Porzio).

QUADRO VIII

Nos finais de 1511, ou começos de 1512, chegam a Pequim e à Corte do Imperador Zhengde, alguns ecos dos feitos de Afonso de Albuquerque na conquista da praça de Malaca. Algumas razões provocam que tais notícias sejam ali captadas, distorcidas (e presumivelmente sem estarem aliadas a Portugal), identificando um grupo humano, os Fo-lang-ki, que comem crianças.

Rolo de seda que representa o luxo em que vivia o Imperador Zhengde (1506-1521), que se fazia transportar puxado por elefantes.



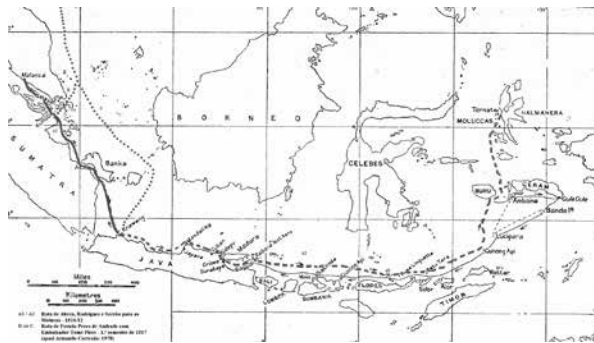
Na *História dos Ming* – registou Paul Pelliot – é referido claramente que o reino dos *Fo-lang-ki* se situa “a sudoeste do Oceano, próximo de Malaca”, e que “os habitantes desse reino demoníaco praticavam a antropofagia comendo crianças”.

Em Agosto de 1511 o sultão de Malaca confrontou-se – segundo as fontes chinesas – com um violento ataque que lhe foi movido, pelo lado do mar, pelos *Fo-lang-ki*.

Fontes: Ann Paludan, *Chronicle of the Chinese Emperors*, Londres, Thames & Hudson, 1998, p. 177


QUADRO IX

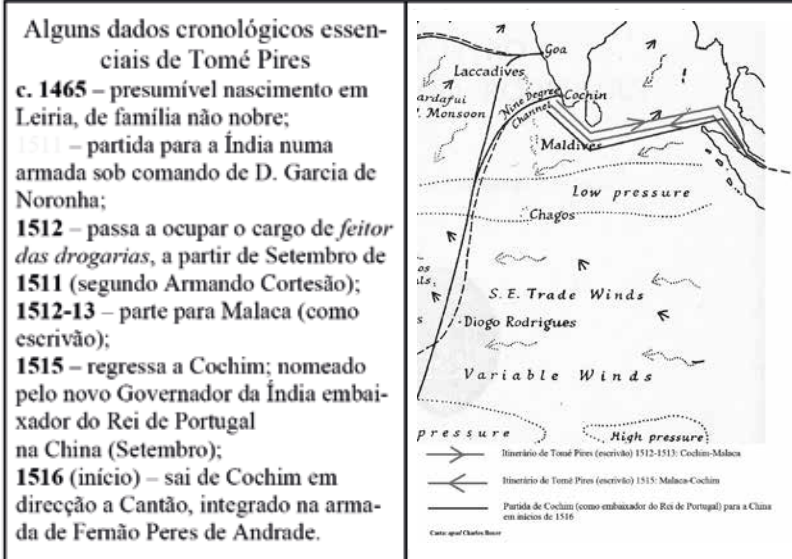
Itinerário(s) presumível(is), A, B, da armada de Fernão Peres de Andrade, na sua viagem da Índia para a China, entre Cochim (início de 1516) e o porto de Cantão (Junho de 1517), levando a bordo o primeiro embaixador do rei de Portugal, D. Manuel, à China, o boticário Tomé Pires



Carta referente à região do porto de Cantão onde o embaixador Tomé Pires chegou naquela armada em Julho de 1517 sem no entanto nenhum desses responsáveis ter conseguido ser recebido logo pelas autoridades chinesas cantoneses

QUADRO X-1

| | |
|--|---|
| <p>A antevisão científica da China Desenvolvimento e conhecimento científico na área da Botânica, das drogas em geral e de outros produtos entre o sul do Índustão e Malaca: de Tomé Pires (1512-1516) a Rui Dias de Isla (1539), a António Nunes (c. 1554) e a Garcia de Orta (1563)</p> | |
| <p>Súmula cartas Tomé Pires</p> | |
|  <p>Con privilegio imperial y del rey de Portugal.</p> <p>Tractado cõtra el mal serpentino: que vulgarmen te en España es llamado bubasç fue ordenado en el hospital de todos los santos de Lisboa na fecho por ruy dias de ysla.</p> | <p>Coloquios dos simples, e drogas he coulas medicinais da India, e assi das guas fructas achadas nella onde se tratam algũas coulas tocantes a medicina, pratica, e outras coulas boas, pera saber cõpostos pello Doutor garçia dorta: fõico del Rey nosso senhor, vistos pello muyto Reuerendo senhor, ho liçençiado Alexos diaz: falcam de senbar- gador da casa da supricaçã inquisidor nestas partes.</p> <p>Com privilegio do Conde vido Rey.</p> <p>Im preço em Goa, por loannes de endem 25. dias de Abril de 1563. annos.</p> |
| <p>Frontispício da obra de Rui Dias de Isla médico do Hospital de Todos os Santos, em Lisboa, <i>Tractado cõtra el mal serpentino</i> [sífilis] 1536; editada em Sevilha, em Setembro de 1539, com recorrência a produtos como o <i>pau da china</i></p> | <p>Frontispício de <i>Colóquios dos Simples e drogas...</i> por Garcia de Orta (Velha Goa, Imprensa de João de Endem, 1563): com recolhas científicas a partir de 1535</p> |



QUADRO X-2

| Produtos de Botânica e drogas, alguns dos quais chegados em juncos da China aos portos de Malaca e de Cochim no século XVI e inventariados por escritvães, cientistas (na Ásia e na Europa) como Tomé Pires, García de Orta, Rui Dias de Isla e António Nunez. Alguns aspectos comparativos das suas descrições. | | | | |
|---|--|---|---|--|
| Tomé Pires Carta de Cochim, de 27-1-1516 ed. [1] (1876, p. 419) | <i>Garcia de Orta 1534-1562; Colóquios dos Simples, ed. Velha Goa, 1563</i> | Rui Dias de Isla presum.1530-1535 Tractado cõntra el mal serpentino (1536), ed. Sevilha, 1539; nova ed. 1542 | António Nunez c. 1554 Lyvro dos Pesos da Ymdia, de 1554 ed. Lisboa, 1868 | Observações |
| [1] Erva lombrigueyra | | | | Rui Dias de Isla nunca esteve na Índia |
| [2] Ruybarbo | col. XLVIII Ruybarbo | | Ruybarbo (p. 12) | |
| [3] Ruybarbo | col. XLVIII Ruybarbo | | | |
| [4] Cana fistola | col. XIV Cacia fistola | | | |
| [5] Emcemço | col. LV Emcemço | | | |
| [6] Opio | col. XLI Amfião | | | |
| [7] Tamarindos | col. LIII Tamarindos | | Tamarindos (p. 7) | |
| [8] Galamga | col. XXIV Galamga | | | |
| [9] Turbit | col. LIV Turbit | | | |
| [10] Mirabulanos | col. XXXVII Mirabulanos | | Mirabulanos secos (p. 19) | |
| [11] Áloes | col. II Aloes | | | |
| [12] Espiqe- -Narde | col. L Espiqe- -Narde | | | |
| [13] Esqinamte | col. LII Esqinamte | | | |
| [14] Gomas Fetidas | | | | |

| | | | | |
|---|---------------------------------|---|---|--|
| [15] Bedelio- -Mirra | col. LV-B Mirra | | | |
| [16] <u>Não</u> <u>existência:</u> <u>Nam ba qá</u> | | | | |
| [17] Momia | | | | |
| [18] Espodio | col. LI Espodio | | | |
| [19] Tincar- -Alquitira- -Sarcarola | | | | |
| [20] Betelle | col. [59] (último) Betre (?) | | | |
| [21] Robis | | | | |
| | | | Ambaar (p. 13) | |
| | | | Gemgiure (p. 16) | |
| [22] Zedoaria | | | | |
| [23] Estoraque líquido | | | | |
| [24] Estoraque | | | | |
| [25] Aljofar | | | Aljofaar (p. 13) | |
| | | Raiz ou pau de China (produto identificado in GEPB, 6, "História da Medicina, sd, p. 677 | | |
| | | | Seda solta; e seda crua (pp. 14-15) | |
| | | | Cardamono (p. 7) | |
| | | | Camfora da China (p. 9) | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| <p>Ver neste trabalho ANEXO V.</p> | | | | <p>Tudo parece indicar que Garcia de Orta, que iniciou as suas pesquisas de Botânica logo que chegou à Índia (e três décadas antes de vir a editar os <i>Colóquios dos Simples</i>) nunca chegou a ter conhecimento do teor da Carta de Tomé Pires, de Cochim, de 27 de Janeiro de 1516.</p> |
| <p>Os chineses traziam nas suas embarcações estes e outros produtos (para além de porcelanas) e levavam com eles, dos referidos portos e nas viagens de retorno, outros produtos de elevada cotação comercial não existentes no seu país como o âmbar (para além de segredos centrados em técnicas de construção naval ocidentais; e outros como a identificação de representações cartográficas de espaços marítimos que ainda desconheciam).</p> | | | | |

PARTE III

A CHINA INACESSÍVEL E AQUI TÃO *PERTO*...**8. 1516-1520: Diogo Lopes de Sequeira e a pretendida abertura de relações diplomáticas de Portugal**

Uma das qualidades mais reconhecidas do referido trabalho (editado postumamente em 1948) de Paul Pelliot – a quem os estudos sinológicos hoje tanto devem – é o facto de ele ter compulsado, para o efeito, variadas fontes chinesas da época que bem conheceu, em particular da *História dos Ming*.

Principiemos, neste domínio específico de tal abordagem, por um comentário a uma expressão em que se detém Pelliot:

No ano de 1517 (entrando-se no 12.º ano de governação do imperador Zhengde) tinham de repente chegado pela primeira vez [alguns estrangeiros] – registam algumas fontes chinesas – vindos do Mar do Ocidente (Si-hai) – ao território de Tong-Konan. O funcionário encarregado da defesa do território permitira a sua passagem para irem à Corte e oferecerem tributo.

Se este texto tem algum fundamento, aquela expressão “a primeira vez”, segundo Paul Pelliot, pode aplicar-se a várias hipóteses de “primeiras” entradas de Portugueses na China. Em primeiro lugar – e seguindo um critério cronológico – as viagens de anónimos à China ocorrera já em 1513⁸³, de que muito pouco se tem falado.

Há, de igual modo, o caso da viagem de Jorge Álvares, de 1515. Não pode esquecer-se, ainda, a viagem à China de Rafael Perestrelo, verificada já em 1516.

A referência, por K'ien Tao-long⁸⁴, em data incerta, menciona apenas que os *Fo-lang-ki* se tinham dirigido “à capital”. Isso apesar de que o autor de tal texto tenha considerado que eles se haviam então dirigido a Nanquim.

Desde há muito se perspectiva que Tomé Pires (na referida frota comandada por Fernão Peres de Andrade⁸⁵), já se encontrava frente ao estuário ou delta de Cantão, em 15 de Agosto de 1517. Aí terá encontrado, então, uma esquadra chinesa, em defesa contra os piratas. Os chineses fizeram uns tiros contra os portugueses, sem contudo lhes produ-

⁸³ Cfr. *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo III, edição ant. cit., p. 90. Trata-se de uma epístola de portugueses ao serviço em Malaca, de 7 de Janeiro de 1514, referente certamente a uma viagem no ano anterior.

⁸⁴ Existe também, da mesma época, o testemunho documental de Kien Tao-long (que poderá mesmo, segundo Paul Pelliot, ter sido escrito alguns dias antes daquele outro).

⁸⁵ Esta frota era composta por uma nau de 200 toneladas, a *Espera* (na qual presumivelmente se transportava o legado de Portugal); a *Santa Cruz*, comandada por Simão de Alcáçova; a *Santo André*, por Jorge de Mascarenhas; e a *Santiago*, por Jorge Botelho, além de dois juncos (associados a mercadores de Malaca) e um outro navio.

zir qualquer dano. F. Peres de Andrade, em vez de retorquir ao fogo, deu todos os sinais de amizade, com os navios embandeirados e soando trombetas⁸⁶.

Os historiadores portugueses que se dedicam ao estudo desta primeira presença lusíada afirmam que a armada de Fernão Peres de Andrade teve, porém, de esperar bastante tempo até as autoridades cantonenses (depois de um contencioso que se arras-tou) se terem decidido a aceitar que o embaixador português fosse recebido naquela cidade. Para esse penoso compasso de espera muito contribuíram, também, alguns erros cometidos pelo irmão do referido comandante F. Peres de Andrade (que com uma outra frota se lhe viera juntar em 1519 nessas paragens do sul da China).

Há investigadores que levantam a hipótese de que, nesse hiato temporal, essa frota portuguesa poderá ter mesmo passado pela zona comercial marítima de Tamão, Tumon ou da Veniaga (a moderna Lin Tin), antes de voltarem novamente para sul, para as proxi-midades marítimas de Cantão.

Sobre as eventuais possibilidades de a nau de Fernão Peres de Andrade – antes de ser autorizada a acostar a Cantão – ter singrado, ao tempo desse longo compasso de espera, em direcção a portos costeiros desse império um pouco mais a norte, os dados disponíveis continuam, apesar de tudo, a ser ainda pouco seguros. Mais prováveis pode-rão ter sido as expedições marítimas até à região de Amoy, empreendidas na época pelo navegador português Jorge de Mascarenhas.

8.1 A pretensa conotação (segundo os chineses cantonenses) de que o embaixador português e os do seu séquito provinham de Malaca ou *país dos Folangi*

Apenas no segundo semestre de 1519, com efeito, terão ocorrido sinais de abertura e cedência por parte das autoridades cantonenses, no sentido de o embaixador de Portugal poder levar por diante a sua missão, com vista a prosseguir a sua viagem, autorizada, até Pequim.

Um aspecto inovador, que mais recentemente foi relevado por historiadores chine-ses como Jin Guo Ping e Wu Zhiliang foi o sentido que se pretendeu dar – em temos conotativos e ante a hierarquia política chinesa de então – de que a embaixada de Tomé Pires se encontrava associada a Malaca. Tal decorria de uma mera ficção – no âmbito de uma *proximidade imagética* desse território –, em termos de representação cartográfica dos espaços na época, e na total ausência de uma imagem social da Europa, mesmo entre as camadas mais cultas.

Paul Pelliot foi, aliás, um dos primeiros sinólogos a escrever sobre esta candente matéria:

Os Folangis são das proximidades de Malaca. Ao tempo do imperador da China, Zhengde, ocuparam o território de Malaca de onde expulsaram o sultão. No ano XIII [ou seja, em 1519, dado que este imperador ascendera ao trono em 1506] *enviaram o*

⁸⁶ Armando Cortesão, *op. cit.* (1945), capº. “Embaixada à China (1516-17)”.

seu embaixador, Jiabidanmo [que na sua língua significa *Capitão-mor* e não Tomé Pires, como julgavam], *com alguns outros, para oferecer um tributo de produtos do seu país* [ao imperador da China] *e solicitar uma chancela de investidura. Foi então que foi conhecido pela primeira vez o seu nome* [erradamente, porque, como afirmámos atrás, *Jiabidanmo*, correspondia a uma função e não a um nome próprio]⁸⁷.

8.2 As negociações diplomáticas infrutíferas de Tuão Nacem com as mais altas entidades de Cantão (as múltiplas abordagens)

Creemos que ainda não terão sido cabalmente postas em confronto as fontes documentais referentes às missões diplomáticas em Cantão – e depois em Pequim – quer de Tomé Pires quer do embaixador de Malaca, Tuão Nacem (ver **QUADRO XI**), separadas por um curto hiato temporal.

Mais do que um autor português quinhentista se detiveram, em crónicas ou relatos vários, nos principais factos que rodearam essa outra missão, a de Tuão Nacem/ /Tuam Muhamad. Esses textos sobre a segunda dessas embaixadas, para além de não serem muito abundantes, vieram claramente a ter, recordemos, um teor claramente *manipulatório* em particular por parte de Afonso Brás de Albuquerque e de Fernão Mendes Pinto (como aliás veremos adiante). – Ver **ANEXO VII-1** (*apud* Afonso Brás de Albuquerque) e **VII-2** (*apud* Fernão Mendes Pinto).

Recorde-se que Mahmud, o sultão de Malaca no exílio, tentou até à sua morte – e sabendo-se que era um homem intempestivo, tendo chegado a assassinar um filho (que o havia chegado a substituir nas lides de governação) – recuperar a cidade, mas sem nunca o conseguir. Não muito longe dali, em Cantão, o seu embaixador, Tuão Nacem / Tuam Muhamad, tal como Tomé Pires, também se viu confrontado com as mais variadas adversidades até que visse ser autorizada a continuidade da sua missão diplomática até Pequim para pedido de auxílio militar a favor do rei deposto.

Quanto à documentação referente ao envio, pelo antigo sultão de Malaca, do seu referido embaixador à China, a questão é algo complexa, na existência das múltiplas informações em presença, que parecem anular-se umas às outras. O que é certo é que tal legado, junto das autoridades cantonenses – ainda antes de prosseguir o seu périplo para a capital – procurou exercer as mais variadas influências contra a missão portuguesa que ali chegou entretanto (e presumivelmente apenas alguns meses depois daquele diplomata malaio).

As principais fontes impressas em língua portuguesa, com efeito, sobre essa eventual missão diplomática de Tuão Nacem a Cantão, a Nanquim e também pretensamente a Pequim, são, para além de Afonso Brás de Albuquerque (na 2ª. edição dos *Comentários*, Parte III, capítulo XXX), o viajante Fernão Mendes Pinto⁸⁸ (na *Peregrinação*, capítulo XC,

⁸⁷ *Mingshi j.* 325, *apud* Paul Pelliot, *op. cit.* (1948), pp. 86 e sgts.

⁸⁸ Fernão Mendes Pinto, após a sua estadia no Extremo Oriente, regressaria de Goa a Lisboa no ano de 1558. Tal sucedeu dois anos depois da primeira impressão tipográfica dos *Comentários...*, pelo filho do conquistador de Malaca. Ante essas datas, torna-se impossível que tenham havido elemen-

obra editada tardiamente em Lisboa, pelo impressor Pedro Craesbeek, apenas em 1614); e, ainda, um outro destacado cronista das *coisas* portuguesas no Extremo Oriente, João de Barros, aos quais nos referiremos mais adiante.

No sul da China, nesses anos de 1519-1520, as autoridades cantonenses do império, muito provavelmente, terão logo expedido um emissário para Pequim, a fim de avisar o imperador da chegada daquele legado malaio. Tudo parece indicar, no entanto, que forças de vária ordem *impediram* que tenham chegado logo àquela cidade do delta do rio das Pérolas, as devidas indicações para tal legado continuar a sua viagem até à capital. Assim Tuão Nacem/Tuam Mahamad, não conseguiu (também ele⁸⁹) prosseguir logo, desde ali, a sua viagem até junto do imperador, onde quer que este se encontrasse.

8.3 A viagem de Tuam Nacem, / Tuam Muhamad da cidade de Cantão para Pequim, por via naval e não por via terrestre (duas hipóteses em confronto)

Quando Tuão Nacem / Tuam Muhamad conseguiu finalmente partir, outras dúvidas se levantam quanto às vias por que seguiu. Por que possíveis itinerários, enfim, terá ele seguido, com o seu séquito (incluindo sua esposa) entre Cantão e Pequim, nessa sua viagem primeiramente para Nanquim e, depois, para Pequim?

A este respeito subsistem dois níveis de interpretação. Gray Birch, na tradução dos *Comentários...*, e na sua análise desta problemática, deixou claro que este embaixador se fez ao caminho seguindo sempre o Yang-tseu-kiang. Nas margens desse grande rio, regista ainda, encontrou várias cidades associadas à nobreza.

Paul Pelliot contrariou essa interpretação referindo que

*o trajeto de Cantão a Pequim era regularmente feito por barcas, salvo para a travessia do Mei-ling*⁹⁰.

Ainda antes de ali chegar o embaixador malaio, já o imperador Zhengde tinha sido inteirado, de facto – por parte de chineses que ali tinham entretanto chegado, provenientes de Malaca – da conquista por parte das hostes portuguesas daquela praça e da consequente fuga do rei local. Assim, tendo já o imperador Tuão Nacem/Tuam Muhamad em sua presença, ele pôde inteirar-se muito especialmente... *da pessoa e da autoridade* do grande Afonso de Albuquerque.

tos de eventual *contágio* textual entre o autor da *Peregrinação* e a primeira edição dos *Comentários* de Afonso de Albuquerque (não sendo inválido, embora, um *contágio* textual quanto à segunda edição, de 1576). Quanto ao autor da *Peregrinação*, ele pretendeu fazer acreditar os leitores da veracidade de alguns acontecimentos aí descritos (alguma crítica chinesa está hoje a *devolver* alguma *veracidade* a alguns factos que até aqui eram considerados meras invectivas literárias). Não se encontra, porém, ainda provado, na grande maioria dos casos, em que fontes foi ele colher tal somatório de informações para tais narrativas.

⁸⁹ O mesmo virá a suceder, num tempo não muito distante, com o embaixador de Portugal, Tomé Pires.

⁹⁰ Paul Pelliot, *op. cit.* (1948), p. 176, n. 204.

Em termos documentais, a aludida perspectiva comparativista dos três testemunhos textuais (parcelares) portugueses – relacionados com tal embaixada malaia a Zhengde em nome do sultão de Malaca deposto pelos portugueses (e agora no exílio) – não só não são confluentes no teor das suas abordagens, como, tão pouco, consolidam as pistas documentais apresentadas em tal âmbito pelos documentos chineses revelados por Paul Pelliot.

É sobretudo do confronto dessas três fontes documentais portuguesas, na sua abordagem diversificada sobre um mesmo tema, que vamos agora tratar. E nesse âmbito procedemos à apresentação de três variáveis ou propostas interpretativas.

8.4 Três hipóteses ou propostas interpretativas em presença sobre a hipotética missão diplomática de Tuão Nacem

Podemos apresentar aqui, deste modo, três propostas interpretativas quanto aos trâmites em que foi organizada e decorreu a missão diplomática malaia, primeiramente em Cantão; e, depois, na tentativa de prosseguir o seu caminho até Pequim (onde pretendia, como já referimos, alcançar de Zhengde apoio político e militar contra os Portugueses em Malaca). Iremos analisar, para além da argumentação de Paul Pelliot, os testemunhos de algumas das mais decisivas fontes documentais portuguesas, numa época um pouco posterior, nessa matéria.

A - Fernão Mendes Pinto, como é sabido, veio a redigir um texto substancial em torno desta missão malaia. Fê-lo, como já dissemos, no (atrás referido) capítulo XC da *Peregrinação* – onde aborda a problemática de Tuão Nacem e da embaixada de Malaca ao império da China – só depois de ter ocorrido a 2ª. edição, em Lisboa em 1576, dos *Comentários de Afonso de Albuquerque*, pelo filho daquele, Afonso Brás de Albuquerque.

Escreveu esse texto, propomos nós, só depois de ter lido, nessa obra do filho do conquistador de Malaca, o capítulo XXX (da Parte III), onde é referida tal problemática e, em particular, a pretensa morte do embaixador em Janquileu. Autores como Paul Pelliot chegam mesmo a questionar-se se essa vila existiu e se ele poderá ter aí estado.

B - Outro problema poderá, no entanto, subsistir. Poderia, de algum forma também, Afonso Brás de Albuquerque ter tomado conhecimento do conteúdo parcelar do manuscrito do aludido capítulo XC da *Peregrinação* (ver **QUADRO XII**) – no caso de, na sua redacção faseada, essa secção da obra eventualmente já ter eventualmente sido escrita entre 1560 e 1575?

Se se pudesse vir a provar esta hipótese, seria legítimo considerar (na mentalidade da época e num conjunto de regras diferenciadas das de hoje quanto a direitos de autor) que tenha havido uma hipotética fuga de informação (mesmo que por terceiros). Poderia haver, mesmo, uma utilização de texto, mesmo que parcelar, *ad posteriorem*, não autorizada em edição alheia mesmo que os termos redaccionais tenham sido formulados de uma forma claramente diferenciada? Não se trata, aqui, senão de levantar algumas conjecturas.

C - Como se a questão não fosse, em si, já bastante dúbia, João de Barros, o historiador das coisas portuguesas no Extremo Oriente, ocupou-se de tornar esta matéria ainda mais complexa. Este cronista, pronuncia-se, com efeito, na *Ásia. Terceira Década*, Parte VI (ver **QUADRO XIII**), sobre a hipotética embaixada do mesmo Tuão Nacem//Tuam Muhamad. E acaba por vir *inverter* um pouco a realidade dos dados em presença (comparativamente com os apresentados por Afonso Brás de Albuquerque, na sua aludida crónica ou *Comentários* sobre a actuação de seu pai naquela região do império lusíada).

Para o filho daquele *triunfador* em Malaca – já com uma vincada componente ficcional nesta parte da sua crónica – o imperador da China, Zhengde, tinha *apreciado* [mesmo que, factualmente, tal não tenha sido verdade] os feitos vitoriosos dos Portugueses contra o sultão de Malaca. Chegava a pôr-se mesmo a hipótese, em resultado da *fama de Albuquerque* ter já atravessado fronteiras em direcção a terras da China, de esse imperador, *filho do Sol*, querer beneficiar de uma aliança com as forças militares lusíadas.

Agora, para João de Barros (estranhamente ou com um eventual maior sentido da realidade) a história dos acontecimentos – que acompanhou a tão longa distância, por via de fontes quase sempre indirectas – é descrita numa outra conjuntura sócio-política, bem diferenciada (senão mesmo contraditória) da retratada por Afonso Brás de Albuquerque.

Segundo Barros, nessa sua crónica, com efeito, na óptica do imperador Zhengde, só quando

*Malaca ... [fosse] entregue ao Rey della... então o nosso Embaixador fosse solto com sua gente, e espedido sem escandalo ... [Foi ordenado, ainda], que não fossemos mais aquellas partes, sendo certo que se la fosse navio algum nosso, que seríamos tratados como inimigos*⁹¹.
Ver **ANEXO VIII**.

Impõe-se hoje, mais do que nunca, uma leitura em confronto das duas passagens sobre Tuão Nacem/Tuam Muhamad, quer na edição de 1576 dos *Comentários* por Afonso Brás de Albuquerque, quer na *Ásia. Década Terceira*, de 1563. Considere-se, ainda, que as duas descrições específicas terão sido redigidas (pelos respectivos autores) num período muito próximo. Inclino-nos assim hoje a aceitar que a descrição dos factos por Afonso Brás de Albuquerque (e a de Fernão Mendes Pinto) transportam mais evidentes níveis de efabulação do que a de João de Barros.

Em síntese, quanto às acções diplomáticas de então na China – que foram uma consequência directa da conquista de Malaca por Albuquerque e pelas suas hostes, em 1511 – as fontes não só foram *indirectas* como, inclusivamente, terão *falseado* a realidade cronológica dos factos. Esse aspecto podemos-lo hoje afirmar como devidamente comprovado. Isso não sendo conhecidas hoje, em rigor, dizíamos atrás, nem as fontes directas de João de Barros nem a de Afonso Brás de Albuquerque sobre a figura de Tuão Nacem / Tuam Muhamad.

⁹¹ João de Barros, *Ásia, Década Terceira* (Parte VI), ant. cit.

A subjectividade em História e no discurso histórico também conta, ao que ensinou Marc Bloch, na ausência de documentação directa e comprovativa de uma determinada realidade (neste caso a vivência de um embaixador malaio nesse território da China naquele período). Deste modo João de Barros, tudo o parece indicar, terá estado mais próximo da verdade/realidade dos acontecimentos ocorridos (ver **QUADRO XIII**), face ao seu aludido confronto com as descrições de acontecimentos por Afonso Brás de Albuquerque e por Fernão Mendes Pinto.

Esse nosso sentido interpretativo assenta nas premissas de que, efectivamente, vieram – depois da conquista daquela praça pelo *leão dos mares* da Índia – a ser gravosas também para as populações daquele reino malaio islamizado (já após a fuga do sultão da cidade de Malaca) sobretudo no plano social. Não restam dúvidas de que Malaca, depois de Agosto de 1511, passou a sentir os efeitos, como *potência administrada*, de uma certa *ocidentalização* (ou, se se preferir, europeização).

8.5 Tuão Nacem ante Zhengde a Corte de Pequim (um compasso de espera sem quaisquer resultados)

Entretanto o imperador da China foi pouco prazenteiro ao encontrar-se, presumivelmente numa audiência muito breve, com o referido embaixador de Malaca. Zhengde despediu, com efeito, desde logo aquele legado malaio pois, como refere Paul Pelliot – seguindo a errónea pista levantada por Afonso Brás de Albuquerque (na tradução de Gray-Birch que nesses anos quarenta do séc. XX seguiu) – ele pretendia então ficar com *relações amistosas com o rei de Portugal e o seu capitão Afonso de Albuquerque*, de modo a poder “enviar ao seu encontro alguns representantes em nome do império”. Isso na medida em que se sabia então em Pequim que Albuquerque tinha tratado de forma cordial os chineses que havia encontrado em Malaca.

Várias fontes são unânimes em apontar que Tuam Muhamad se viu quase forçado, no insucesso da sua missão (e enquanto esperava em Pequim por dias melhores), a permanecer aí entre um e dois anos. Só que ocorreu então um acontecimento que veio alterar a ordem dos factos. A morte de sua mulher deixou este embaixador malaio muito prostrado. A isto se juntou a informação que entretanto recebeu, de alguns representantes do imperador, de que não esperasse por um seu apoio militar contra os Portugueses no seu reino, na medida em que ele próprio se defrontava com uma guerra na região da Tartária.

É neste contexto que ocorre a tão propalada notícia da suposta permanência e morte de Tuão Nacem / Tuam Muhamad na fantasiosa cidade de *Janquileu*. Entre os autores que aceitaram a veracidade de tal *permanência* contaram-se, décadas depois, quer o cronista português Afonso Brás de Albuquerque, quer – num período não muito distante desse – o autor da *Peregrinação*, Fernão Mendes Pinto.

8.6 Da mitogénese da tradição centrada na cidade de Janquileu, como lugar de expiação do embaixador malaio Tuão Nacem na cronística portuguesa do terceiro quartel do século XVI

Há que explicitar, aqui – considerando a problemática da permanência (hiperbólica ou não) de Tuão Nacem/ /Tuam Huhamad (na cronística portuguesa) em Janquileu, nesse período do século XVI – que tal matéria não foi abordada, por Brás Afonso de Albuquerque, nos *Comentários de Afonso Dalboquerque*, na sua edição lisboeta de 1557 (tendo aí, de facto, tal assunto ficado omissso). Foi-o, apenas, na segunda edição da mesma obra, ocorrida em 1576. Tratou-se, de facto, de um texto de sua lavra, no já referido capítulo, a que deu o título específico *De como o rey de Malaca, depois de lhe os portugueses terem ganhado a cidade, se recolheu ao reyno de Pão, e mandou hum embaixador ao rey da China pedindo-lhe socorro*.

Nestes termos, tudo permite supor que o filho do conquistador de Malaca, na crónica-panegírico de seu pai, só nesse terceiro quartel do século XVI, com efeito, terá compilado tais elementos sobre a hiperbólica permanência de Tuão Nacem em Janquileu. Fê-lo – certamente que a partir de fontes chinesas – em todos seus aspectos aparentemente verosímeis entre os anos de 1557 e 1575 (dado que a sua nova edição onde apresenta tais dados ocorreu pouco depois desta última data.

Na Parte III dos *Comentários* (seguindo-se a edição de 1576, capítulo XXX), Afonso Brás de Albuquerque – cerca de três décadas e meia antes de Fernão Mendes Pinto, na *Peregrinação* (1614), corroborar, tipo *colagem*, a hipotética veracidade de tais elementos em torno da vida e morte do embaixador malaio na dita cidade de Janquileu – deixou a sua versão dos factos, assente em três coordenadas essenciais:

I – que Tuão Nacem (em quem o rei de Malaca, seu sobrinho, “confiava muito”), desgostoso do desfecho da sua missão em Pequim, se refugiou, após a morte da sua mulher, na dita cidade de Janquileu;

II – que ao sentir a morte aproximar-se mandou erigir, nos arredores dessa cidade, uma capela para ali vir a ser sepultado;

III – e que alguém, quando tal sucedeu, colocou *post mortem* nesse local uma lápide evocativa, aludindo aos seus feitos e à nobreza da sua pessoa.

8.7 A inter-relação Afonso Brás de Albuquerque-Fernão Mendes Pinto, na corroboração da existência de tal cidade daquele império

Foi nesta obra, com efeito, que Fernão Mendes Pinto (o leigo que na viagem da Índia para o sul da China, como *irmão* da Companhia, acompanhara o jesuíta Melchior Nunes Barreto⁹²), veio a apresentar, no aludido capítulo 90, os seus argumentos, de alguma *cola-*

⁹² Manuel Cadafaz de Matos, “Contributo para o estudo da vida e da obra do Pe. Melchior Nunes Barreto, S.J.”, seguido de “Alguns aspectos da acção do Pe. Melchior Nunes Barreto, primeiro mis-

gem como dissemos atrás, à exposição de Afonso Brás de Albuquerque sobre o malogrado embaixado malaio Tuão Nacem. Também para o autor natural de Montemor-o-Velho a cidade de Janquileu e a permanência do embaixador malaio eram realidades incontestadas.

E voltemos, de novo, ao problema crucial sobre em quais fontes se teria apoiado Fernão Mendes Pinto, nesse seu trabalho maior, para a sua redacção sobre esses factos particulares sobre o tio do rei de Malaca deposto? Fê-lo, não temos dúvidas hoje em o afirmar, apoiado em alguns depoentes chineses que viviam em Lisboa (ou que por aqui estavam de passagem). Poderá ter procedido, ainda em Lisboa, à consulta de variada documentação sobre aquele império. Ter-se-ia socorrido de igual modo, de elementos compulsados pelo cronista da Coroa, João de Barros, que em 1563 tinha editado entre nós a *Ásia. Terceira Década* e que se havia servido também de fontes chinesas⁹³.

Vejamos assim alguns aspectos a respeito dessa mitogénese centrada no *topos* Janquileu, nesse estudo de Paul Pelliot (de 1948), o qual havia sido detentor – e lembremos o facto uma vez mais – de um exemplar da tradução inglesa da edição dos *Comentários-1576*, de um exemplar da *Peregrinação*, bem como, ainda, de algumas fontes sobre Tomé Pires. Ele pôde então dar-se ao cuidado, com efeito, nas investigações da fase final da sua vida, de aprofundar comparativamente os testemunhos destas três fontes portuguesas sobre Tuam Muhamad/Tuão Nacem.

A primeira e óbvia conclusão deste sinólogo francês foi a de que – para além de algumas reminiscências prováveis, que se entrecruzam, nesse âmbito, com a embaixada de Tomé Pires (ocorrida, *de facto*, apenas a partir de 1520) – toda a história centrada em Janquileu e na permanência de Tuão Nacem / Tuam Muhamad nessa cidade aparentemente virtual, “tem exactamente o carácter das descrições que se encontram em Mendes Pinto”, a quem teriam de se atribuir as *responsabilidades* do texto⁹⁴.

Existem hoje, no entanto, algumas fontes que ainda vêm tornar mais complexa esta questão, quer os trabalhos do já referido Gray-Birch, quer os trabalhos de Ferguson. Ao analisar o testemunho de Gray-Birch sobre as hipóteses da permanência e morte de Tuam Muhamad em Janquileu, o primeiro desses historiadores considerou como *evidente* que essa cidade mais não era do que Yang-Tseu Kiang.

sionário português na China quinhentista”, in *Revista Portuguesa de História do Livro*, Ano XVI, vols. 31-32, sobre o tema geral *Nos Quinhentos anos da Entrada na China dos Portugueses*, Lisboa, CEHLE, 2013, respectivamente pp. 61-80 e 81-159, esta passagem em particular in p. 85. Cfr., ainda, a edição posterior deste texto pela Academia de Marinha.

⁹³ Charles Boxer, “A note on the chronicler João de Barros and his interest in Ming China”, in *Studies in Portuguese Literature and History in Honour of Luís de Sousa Rebelo* (uma edição de Helder Macedo), Londres, Tamesis Books, 1992, pp. 83-88. No âmbito da correspondência que travámos, durante anos, com o Prof. Charles Boxer (com quem ficámos a ter relações de amizade sobretudo depois de ele se ter deslocado a Lisboa para ser o arguente, na Universidade Nova, da nossa dissertação de Mestrado em começos de 1991), recebemos a informação referente a esta fonte e esta matéria, por uma sua carta de Setembro de 1998.

⁹⁴ Paul Pelliot, *op. cit.* (1948), p. 176.

E Paul Pelliot contra-argumentou a esse respeito:

Parece-me bem mais provável que tal nome se deva juntar aos da nomenclatura imaginária (sic) de Fernão Mendes Pinto: Taiquileu (no capítulo 42), Tanquileu (no capítulo 74), Manaquileu (no capítulo 129); ou no capítulo 90, onde se encontra Junquileu em lugar de Janquileu⁹⁵.

Toda esta diversidade – e não consistência de carácter toponímico – em Fernão Mendes Pinto, na sua aludida obra, permitem corroborar a tese de Paul Pelliot que esta criatividade literária em torno da hipotética cidade de Janquileu não terão passado de uma pura *invenção*, dando crédito (pelo autor) a fontes mal documentadas ou infundadas que circulavam na época em Lisboa.

9. 1520-1522: Verdade e ficção no malogro da embaixada de Tomé Pires durante a sua forçada permanência na cidade de Cantão (fontes chinesas sobre os presentes destinados ao imperador)

Enquanto em Cantão as autoridades portuguesas se viam forçadas a uma espera gravosa, enquanto não se conseguia ultrapassar o impasse por os *Folangi* (conquistadores de Malaca) não serem *tributários* do reino da China, o embaixador malaio e os do seu séquito tinham desenvolvido as mais gravosas intrigas, frisamo-lo uma vez mais, junto das autoridades políticas locais. O alvo eram os Portugueses e a sua embaixada, que também pretendiam, sensivelmente nesse mesmo período, ser autorizados a prosseguir o seu caminho para Pequim.

Não restam hoje dúvidas – compulsadas as fontes disponíveis (já exaustivamente analisadas por Armando Cortesão e, depois dele, por Raffaella D’Intino⁹⁶, por nós próprios e por Rui Loureiro, entre outros) – que a chegada à região portuária de Cantão, na China, do embaixador Tomé Pires e dos seis companheiros do seu séquito⁹⁷ (todos eles então integrados na frota de Fernão Peres de Andrade) havia ocorrido já no ano de 1517.

⁹⁵ Idem, *ibidem*, p. 176, notas 204 e 205.

⁹⁶ *Enformação das Coisas da China. Textos do Século XVI*, coordenação e estudo de Raffaella d’Intino, edição ant. cit. (1989).

⁹⁷ Sobre esses seis membros da comitiva do embaixador português – apesar de a identidade de todos eles não ser ainda verdadeiramente conhecida – conhecem-se os seus principais nomes. Era o caso de (para além naturalmente de Tomé Pires, possivelmente natural de Leiria) de Duarte Fernandez, particularmente associado ao porto de Cochim; Francisco de Budoya, que era referenciado com um dos criados de uma tal “Senhora Comendadeyra”; a aludida Comendadeira que, como o seu nome indica, seria esposa de um cidadão dotado algum tempo antes com uma Comenda régia; Cristóvão de Almeida, era um dos criados de Cristóvão de Távora, da Casa Real, que havia embarcado para a Índia em 1515. Integravam-se ainda nessa comitiva Jorge Álvares (que não o capitão do junco que acostou às regiões do sul da China em 1513); e o próprio Christóvão Vieira, autor da missiva que aqui seguimos. Para além de Raffaella D’Intino e de nós próprios, Rui Loureiro fez uma pormenorizada

Após a chegada da referida frota àquela região, são conhecidas as circunstâncias adversas que obrigaram a comitiva diplomática lusíada a não poder, então, levar por diante a sua missão. Tomé Pires não pôde então entregar, como pretendia, quer a missiva diplomática de D. Manuel I (que tratava o imperador da China, Zhengde, em pé de igualdade), quer o presente de que era portador.

Esses factos encontram-se, com efeito, desde há muito cabalmente documentados. Quando a nova frota, comandada por Simão de Andrade, irmão daquele, chegou em Agosto de 1519 a essa mesma região portuária cantonense (e aí procedeu a alguns desmandos), Tomé Pires e seu séquito ainda se encontravam *retidos* nessa cidade sul-portuária do sul da China⁹⁸. Daí que na missiva de Nuno Castro, de 31-X-1520 (cfr. *Cartas de Afonso de Albuquerque*, VII: 183), este seja bem explícito: “capytam Simã d’Andrade na Chyna”. – Ver **ANEXO IX**.

Os aludidos investigadores portugueses que, até há pouco, se dedicaram ao estudo da primeira missão diplomática à China – a referida embaixada de Tomé Pires (de c. 1519-1521) – tiveram sempre as maiores dificuldades em encontrar documentação sobre o óbulo que esse nosso primeiro diplomata naquele território pretendia oferecer então ao imperador Zhengde. Acerca dessa sua prolongada permanência nas regiões de Cantão e de Macau (ver **QUADRO XIV**) e da complexidade dessa estadia, só muito recentemente, com efeito, foram reveladas importantes descobertas documentais coevas.

Yingxiang, um alto funcionário chinês activo em Cantão, ao serviço do imperador Zhengde, que tinha as funções de *Haidao* (interino), ocupando-se aí dos trâmites burocráticos, deixou, na sua obra *Jingxuzhai Xiyin, Antologia de Estimação do Tempo da Sala da Nulidade Silenciosa*, um dos mais decisivos testemunhos que se conhecem sobre a recepção oficiosa, nos finais do ano de 1519, do embaixador de Portugal, Tomé Pires, pelas autoridades dessa cidade.

Este documento foi inicialmente publicado em chinês, em Pequim, na obra *Zhongpu Zaoqi Guanxishi*, em 2001, pp. 29-30; e foi pela primeira vez divulgado em língua portuguesa pelos historiadores chineses Jin Guo Ping e Wu Zhiliang. Nessa obra quinhentista são apresentados, com efeito, alguns dos mais esclarecedores dados que se conhecem até hoje sobre vários aspectos que se prendem com esta primeira missão diplomática *lusíada* à China⁹⁹.

Na documentação coligida nesse período quinhentista por Yingxiang, sabe-se já quais os principais presentes, então referenciados como autóctones, destinados ao imperador da China, Zhengde, com que Tomé Pires se apresentou, presumivelmente no segundo semestre de 1519, às autoridades de Cantão. Eram eles, no essencial:

alusão a estes seis membros dessa primeira embaixada portuguesa à China, in *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, Lisboa, Fundação Oriente, 2000, pp. 265-268.

⁹⁸ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, edição ant. cit. (2000), pp. 265.

⁹⁹ Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, *Revisitar os primórdios de Macau: para uma nova abordagem da História*, Macau, Instituto Português do Oriente e Fundação Oriente, 2007, p. 107.

- corais em rama;
- *pienao* [tipo cânfora de Bornéo¹⁰⁰];
- *suofu* de várias cores;
- capacetes e couraças dourados;
- vidros;
- *sahala* [tipo pano de lã];
- uma espada de três gumes; um terçado de ferro flexível, com gumes cortantes¹⁰¹.

Para além da dificuldade em se ter localizado, documentalmente, essa listagem de presentes a entregar pelo diplomata português ao imperador da China, foram escritas e proferidas, também, as mais variadas inexactitudes.

9.2 A epístola diplomática manuelina, o autógrafo perdido, a cópia dos línguas no cerne da tragédia dos legados lusitanos (na leitura de Donald Ferguson)

Impõe-se hoje, de igual modo, uma *revisitação* dos argumentos de Ferguson na análise de enquadramento da recepção tão tardia de Tomé Pires pelas autoridades cantoneses. Temos em presença a epístola de *Christóvão Vieira* (um documento de Cantão, de 1534), descoberta a par de outras fontes em Paris e editado em 1901, precisamente por Donald Ferguson, na Índia britânica, em 1901¹⁰²; e entre as fontes indirectas, uma epístola manuelina hoje considerada perdida.

O autógrafo da missiva diplomática de D. Manuel I (de 1515? de 1516?) ao imperador da China, Zhengde, é considerado hoje perdido. Tudo parece apontar, no entanto, que essa missiva poderá ter sido redigida pelo rei Venturoso já após ter tomado conhecimento da conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque. Dessa epístola diplomática perdida de D. Manuel, de c. 1515-1517 – dirigindo-se ao Imperador do Celeste Império, *de igual para igual* – o testemunho cabal de que hoje dispomos com mais segurança continua a ser a carta de Cristóvão Vieira¹⁰³. O teor dessa carta demonstra claramente não apenas uma falta de tacto político régio, mas um nítido e confrangedor desconhecimento das instâncias políticas, ou seja, da *pesada máquina de poder* instituído desde há muitos séculos na China (vindo já dos antecessores de Zhengde na governação do império).

¹⁰⁰ Numa carta de Jorge de Albuquerque escrita em Malaca em 1 de Janeiro de 1524, há uma referência explícita (em termos de valorização do produto) à “cânfora do Bornéo”.

¹⁰¹ Listagem de Yingxiang, *apud* Jin Guo Ping, Wu Zhiliang, *Revisitar os primórdios de Macau: para uma nova abordagem da História*, edição ant. cit. (2007), p. 106.

¹⁰² Donald Ferguson, *Letters of Portuguese Captives in Canton*, Bombaim, primeira edição in *The Indian Antiquary*, 1901, de que foi feita uma edição, em separata, no ano seguinte.

¹⁰³ Ficou a dever-se a A. Voretz o ter publicado, do testemunho da Carta de Cristóvão Vieira – que se conserva em Lisboa, nos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo – alguns fragmentos, no seu estudo intitulado “Documento acerca da primeira embaixada portuguesa à China”, no *Boletim da Sociedade Luso-Japonesa*, nº. 1, de 1929, pp. 50-69. Vejam-se, ainda, as edições desta carta por (entre outros) Rafaella d’Intino e Rui Loureiro, ant. cit.

Essa realidade e postura política lusíada de D. Manuel, ignorava, de igual modo, que para a China todas potências gravitavam em torno do seu império. Daí, em termos de leitura política, num carácter exógeno, estas – os *Folangis* de Malaca, e nunca Portugal, que desconheciam, quer como potência imperial, quer na sua localização – eram-lhe portanto manifestamente *inferiores*.

O feliz achado documental de Donald Ferguson, na BNF, em fins do séc. XIX, constitui hoje (na ausência do texto diplomático manuelino) o documento mais fiável para a reconstituição dos desastrosos acontecimentos em torno dessa primeira embaixada portuguesa à China, entre 1517 e 1521.

9.3 Dos erros cometidos, à necessidade de reformulação da embaixada portuguesa: o papel de Yasan, de intérprete a embaixador

Tudo parece apontar, pois, que foi com a melhor das intenções que agiu Fernão Peres de Andrade, nas imediações do porto de Cantão – tendo constatado as dificuldades de um então (aparentemente previsível) bom acolhimento dos Portugueses que até ali levava – sucedâneos esses que se vieram a tornar em tão gravosos problemas e a virar-se pouco depois contra Tomé Pires e os seus homens. Fernão Peres de Andrade (ao tempo desse compasso de espera), presumivelmente na nau que comandava, havia ordenado então aos *línguas* que tinha ao seu serviço, que fizessem os *treslados* que ele lhes ordenava. Ou seja, esse capitão pretendeu que tais *línguas*, chineses que eram, procedessem a *traslados*, na língua daquele país – que eles terão entendido como de versão um tanto *livre* – da referida missiva diplomática autógrafa de D. Manuel I destinada ao imperador da China, Zhengde. O que sucedeu, veio, verdadeiramente, a gerar futuros conflitos, aliás insanáveis. Tais *línguas* fizeram tais *traslados*, só que alterando verdadeiramente o conteúdo original da missiva manuelina. Foi este o resultado de tal tradução livre, *ao costume da terra*, nestes termos: *capitão moor e embaixador vem a terra da China por mandado do Rei dos Fanges com pareas vem pedir o selo segundo costume ao senhor do mundo filho de Deos pera lhe ser obediente*¹⁰⁴.

Abordemos agora, deste modo, a forma como foi organizada em Cantão essa embaixada *lusíada* e, sobretudo, quanto aos trâmites processuais que foram de facto seguidos, presumivelmente por aconselhamento das autoridades político-administrativas de Cantão. Entendeu-se proceder de uma forma algo *estranha*, em virtude de os *Folangis* já referidos, são serem um povo *tributário* daquele império. Só assim se tornou possível,

¹⁰⁴ *Treslado de huma carta que da China veo a qual carta escreveo Christovão Vieira Vasco Calvo que la estão captivos os quaes forão da companhia dos embaixadores que levou Fernão Perez anno de 1520*. Seguimos, aqui, a edição por Raffaella D’Intino in *Enformação das Cousas da China*, edição ant. cit. (1989), pp. 7-8. Veja-se, ainda, a edição *Cartas dos Cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)*, introdução, leitura e notas de Rui Manuel Loureiro, Instituto Cultural de Macau, 1992. Aí este investigador, editando in pp. 27-59 a “Carta de Cristóvão Vieira”, não tem dúvidas em a classificar, com segurança ao que opinamos, como sendo de 1534.

com efeito, à embaixada de Tomé Pires, ter sido finalmente autorizada a saída daquela cidade do sul da China na direcção de Nanquim e Pequim.

Jin Guo Ping e Wu Zhiliang pretendem ter chegado a um *estado de ciência* definitivo nesta matéria quando escrevem que inicialmente a embaixada de Tomé Pires não foi apresentada como sendo de Portugal:

(...) *mais tarde foi mudado o nome* [de titularidade] *para Malaca*, precisamente porque *Portugal não constava da lista dos países tributários da China* e, nesse sentido, *em princípio, nem sequer poderia ser aceite e recebida pelas autoridades de Cantão*¹⁰⁵.

Nessa *reformulação*, em Cantão, de tal embaixada *portuguesa*, a figura central de Hoja Yasan passava assim a estar identificada, na documentação seguida como “natural de Fuliang de Jiangxi”¹⁰⁶ na China.

Assim, e paradoxalmente, em função das estratégias que tiveram de ser seguidas em Cantão por Tomé Pires, ganhou um particular destaque a figura de Hoja Yasan, o *Husain*, de Pelliot – o qual no aludido estudo de 1948 havia sido abordado aquele sinólogo francês como sendo um cidadão estranho à China – e que, agora, neste contexto, “não passava de um simples intérprete contratado pelos portugueses, e passou a figurar nas fontes chinesas como sendo o *embaixador*”. Deste modo, “paradoxalmente, a primeira embaixada portuguesa seguiu [de Cantão] para Pequim com um *embaixador chinês*”¹⁰⁷.

Não tendo sido legalmente recebidos, deste modo, na cidade de Cantão, os valores do *tributo [português] de Malaca* partiu assim Tomé Pires para Nanquim, pretendendo ir, aí, apresentá-lo, pessoal e directamente, na antiga capital, ao imperador Zhengde.

9.4. Da partida da embaixada portuguesa/chinesa, da cidade chinesa de Cantão para Nanquim

Tudo parece assim indicar, nesse contexto, que a saída de Cantão do embaixador português (e ex-boticário) Tomé Pires e os que o acompanhavam (ou *ele acompanhava*), tenha de facto ocorrido em 23 de Janeiro de 1520. Também a este respeito várias pistas de reflexão se apresentam em paralelo (na expectativa de um dia se poder vir a apurar a veracidade dos factos).

Armando Cortesão (na fonte citada dos anos quarenta) deixou a perspectiva de que, entre Cantão e Nanquim, Tomé Pires tenha seguido por via terrestre. Poderemos aceitar essas premissas de reflexão de tão insigne mestre. Seja-nos permitido, no entanto, levantar aqui, ao nível de probabilidades, uma outra a hipótese, a de que ele – tal como sucedeu com o legado malaio, no testemunho textual, também credenciado, de Paul

¹⁰⁵ Idem, *ibidem*, p. 113.

¹⁰⁶ Idem, *ibidem*, p. 104.

¹⁰⁷ Idem, *ibidem*, pp. 113-114.

Pelliot – tenha seguido uma parte do itinerário por via fluvial e uma outra parte por via marítima, utilizando, quando deste segundo caso, o tipo de barcas que aí se utilizavam na época.

Algumas questões se levantam, assim, nesse itinerário da embaixada portuguesa, leia-se portuguesa/*chinesa* (na sua concepção e direcção seguida). Crendo-se que, nesse período, o imperador Zhengde poderia estar na antiga capital do império, Nanquim, é possível que as presumíveis embarcações se tenham dirigido até ao espaço portuário que serve essa mesma cidade, já um importante burgo e centro de negócios para a época.

Não será descabido, no entanto, levantar a hipótese – uma vez que a zona comercial de Tamão (=Ningpo)¹⁰⁸ era uma daquelas onde os portugueses mais haviam procurado estabelecer os seus contactos comerciais – que antes de chegarem a essa cidade imperial possam ter permanecido alguns dias na região precisamente de Ningpo.

9.5 Entre a cidade de Nanquim e a capital do império

No mês de Maio do mesmo ano de 1520, com efeito, Tomé Pires e os seus homens, cerca de três meses decorridos, estavam agora à vista de Nanquim. O imperador, nesse período, confrontava-se com uma significativa contestação ao seu poder de facto. Tinha partido de um príncipe, da sua própria família, a principal discordância, o qual aliás veio pagar, severamente, com a vida tais desmandos.

Por sinal quando Tomé Pires recebeu ordem de se acomodar, com os homens que o acompanhavam, nesta poderosa cidade do império, Zhendgde encontrava-se ocasionalmente na cidade.

O *embaixador* português (mesmo que estrategicamente não pudesse assumir então tal título), não teve então, porém, e uma vez mais, a sorte do seu lado. Não conseguiu ainda nesse dia fazer entrega das credenciais manuelinas que levava, nem viu surgir a oportunidade de ser então oficialmente recebido por Zhengde.

Daí que os *legados* tenham recebido indicação de, algum tempo depois, dali prosseguirem o seu périplo em direcção a Pequim. Fizeram esse percurso, segundo as fontes chinesas também parecem indicar, umas vezes mais tanto por via terrestre como também, noutros espaços, por via marítima.

Chegados à capital, começaram verdadeiramente os problemas¹⁰⁹.

¹⁰⁸ Para além das inovadoras pesquisas de Albert Kameroner, sobre este espaço de Tamão (= Ningpo), tão ligado aos portugueses nas primeiras décadas do século XVI na China, veja-se, ainda, Charles Boxer, *South China in the Sixteenth Century: being the narratives of Galeote Pereira, Frei Gaspar da Cruz, OP, Frei Martinho de Rada, OESA (1550-1575)*, Londres, Hakluyt Society, 1953, nova edição, Londres, 2004, p. XXII.

¹⁰⁹ A obra de Cristóvão Vieira – editada por Rui Loureiro – é uma das principais fontes que permite esclarecer os malfadados acontecimentos a partir de então ocorridos a esta embaixada portuguesa/chinesa entre Nanquim, Pequim e (no regresso) a Cantão, até à morte do próprio Tomé Pires.

9.6 Um português na descoberta do território (interno) da China, na peugada de um chinês que no século XV procurara descobrir o mundo

A aventureira missão de Tomé Pires, provavelmente até na companhia do *embaixador* chinês Yasan (o *intérprete* tornado *diplomata* à força das circunstâncias), entre Cantão e Pequim – tenha ou não desviado o seu rumo por Ningpo – foi uma viagem de descobrimento. Tratou-se, ao mesmo tempo, de um périplo caracterizado pelo *deslumbramento*, no tocante ao conhecimento da China real, das suas gentes e, sobretudo, dos seus grandes rios e, até, das suas costas marítimas.

Pode estabelecer-se, aqui, uma análise comparativa entre as *descobertas* graduais de Tomé Pires, nas terras da China nesse período de *reconstituição*, com outros acontecimentos já datados dos começos do século XV (como se de um estranho *puzzle* se tratasse). Falamos do entendimento-interpretação por parte do Almirante Zheng He, das partes do orbe celeste que foi descobrindo nas suas longas viagens nesse tempo. Fruto dessas viagens, aquele navegador acabou por publicar na China, cerca de 1418, um livro com o título *As Maravilhosas Visões da Frota Estelar*.

Essas suas descobertas geográficas quatrocentistas, importa recordá-lo, vieram a ser materializadas num mapa¹¹⁰ que veio a causar uma estranha polémica internacional. A principal argumentação utilizada com vista a uma não aceitação do mapa referente às viagens do Almirante Zheng He, nos aludidos começos do século XV, centrava-se no facto de aí estarem representadas, com toda a nitidez, as duas Américas.

Para além de tal mapa, Zheng He havia deixado, nas suas descrições, elementos conclusivos sobre alguns aborígenes que aí tinham ferido a sua sensibilidade nas zonas costeiras dos futuros Estados Unidos da América (etnias sobre as quais fez algumas curiosas anotações). Ele escreveu, por exemplo, a dado passo, que a “pele da raça das populações nesta região é de uma cor vermelho escuro, e [tais povos] usam penas nas cabeças e quadris”.

Assim, enquanto Zheng He foi aumentando, nos começos do século XV, os seus conhecimentos de uma outra orbe, saindo da sua China natal, à *conquista* de um *Mundus Novus*, de uma centúria posterior o português Tomé Pires, viajando por terras, rios e mares do Império da China foi aprofundando os conhecimentos sobre essa nação e os seus povos, precisamente de costas viradas para o *mundo europeu* de onde provinha e ao qual acabaria por já não regressar. – Ver **QUADRO XV**.

Esse *descobrimento* por parte do boticário presumivelmente natural de Leiria encontra, ainda, uma outra ordem de correspondência nos avanços científicos e cartográficos em particular, na China, entre os séculos XVI (e XVII). À medida que as regiões do

¹¹⁰ O original desse mapa é dado como desaparecido. Tendo-se chegado a pôr algumas dúvidas sobre a autenticidade da cópia setecentista – que um advogado chinês e colecionador de antiguidades adquiriu há anos atrás – alguns peritos vieram a provar a sua autenticidade. Já antes dessa carta, porém, na China, era conhecido o *Mapa Kangnido*, de 1402, que patenteava conhecimentos inequívocos do *Velho Mundo* ocidental.

litoral da China iam sendo melhor conhecidas pelos cartógrafos desse império (e por viajantes estrangeiros), iam também sendo desenvolvidas as manifestações cartográficas desses mesmos espaços, no exterior de tal império.

Existe um caso, aliás, que é bem conhecido da cartografia chinesa de começos da Idade Moderna. Um cientista e colecionador britânico, John Selden, tomou conhecimento de uma curiosa carta geográfica chinesa representando as costas do sul dessa nação, no período de transição do século XVI para o século XVII. Nessa representação – que se encontra hoje em Oxford¹¹¹ – estão bem patentes, ante os observadores atentos, todas aquelas paragens do litoral do sul da China, bem familiares ao *embaixador* do rei de Portugal, D. Manuel I, Tomé Pires, quando ele, a partir do segundo semestre de 1519, pretendeu ser autorizado a entrar naquele território para render tributo, em nome de *Folangis*, ao imperador Zhengde.

9.2 O epílogo de uma embaixada ao serviço do rei D. Manuel

Nessa primeira metade de 1520 Zhengde tinha-se confrontado, como vimos atrás, com alguns focos de contestação local, em particular por parte de um seu familiar. O imperador viu-se então obrigado, na sua postura *arbitral*, a desenvolver algumas acções de itinerância tendo em vista, sobretudo, sufocar tais rebeliões.

Em Nanquim, é hoje considerado “mais que duvidoso” que Tomé Pires alguma vez tenha obtido, “em T’ong Tchen ou em Pequim, uma audiência imperial”¹¹². A carta de Vieira não faz alusão a esse facto.

Esse contexto de adversidade para o poder político do imperador fizera com que ele tivesse de deixar Nanquim (e a forçar a embaixada portuguesa a continuar, como vimos, a sua missão para Pequim). A chegada de Tomé Pires à capital do império terá ocorrido, na nossa óptica, ou ainda nos fins da Primavera de 1520, ou, eventualmente, já durante os começos de Verão desse mesmo ano¹¹³.

Não parece duvidoso, segundo Pelliot, que Tomé Pires tenha ali discutido mesmo, em dado momento, com os mandarins da Corte, acerca das questões de etiqueta e de precedência, se bem que não hajam razões para crer – como o supôs Tchang Wei-houa¹¹⁴ – que ao português tenha repugnado ajoelhar-se.

Tudo parece indicar, pois, que tais posturas de *resistência ritual* do embaixador português tenham instado, por várias vezes, a concretização de uma audiência com o imperador da China¹¹⁵. Ante tal recusa sistemática (a que o problema da tradução da

¹¹¹ Remete-se, em particular, para o recente estudo de Timothy Brook, *Mr. Selden’s Map of China: Decoding the Secrets of a Vanished Cartographer*, Grã-Bretanha, Bloomsbury Press, 2013.

¹¹² Paul Pelliot, *op. cit.*, p. 11. Sabe-se também que a carta de D. Manuel, quando ali foi previamente apresentada ao Ministério dos Ritos, foi posta de lado, tendo sido finalmente, como regista Vieira, queimada.

¹¹³ Armando Cortesão, *Primeira Embaixada Europeia à China*, capº. “Pequim (1520-1521)”.

¹¹⁴ Esta fonte chinesa é referenciada por aquele sinólogo francês, seguindo o texto da p. 109.

¹¹⁵ Paul Pelliot, *op. cit.*, p. 162.

epístola de D. Manuel, em Cantão, não teria sido de todo estranha) Tomé Pires viu-se forçado a regressar, *coercivamente* a Cantão. Tal sucedia um pouco antes de o próprio imperador da China vir a falecer em 15 de Maio de 1522).

Sensivelmente já nesse período, eram frequentes as viagens portuguesas de retorno da China (e de outras *partes* da *Ásia Extrema*) com as suas significativas cargas, ao serviço ainda do rei de Portugal, D. Manuel. Este monarca muito lucrava então (nesse biénio de 1522-1523) ainda, com as transacções de especiarias, e não só, nesse triângulo geográfico constituído pela China, Bornéu e Malaca. – Ver **ANEXO X-1 e X-2**.

Alguns anos depois, estando a governação do império já confiada a Jiajing, o referido Asan viria a ter um fim (também) desditoso. Ele veio a ser, presumivelmente algum tempo mais tarde, já em 1529, executado em Cantão¹¹⁶.

Tal missão diplomática lusiada à Corte de Pequim conheceu, assim, este epílogo infeliz. Não foi consumada a contento (pelo embaixador-boticário), pois, esta incumbência régia manuelina. De Tomé Pires, em breve, não mais subsistiria rasto documental. Concluía-se assim um dos mais curiosos períodos da proto-história da chegada dos Portugueses ao Império da China.

(Lisboa e Óbidos, Janeiro-Maio de 2003¹¹⁷)

QUADRO XI-1

Realidade e ficção em torno do embaixador do antigo Rei de Malaca, Tuão Nacem / Tuão Muhamad que c. 1518-1519 foi enviado, como representação dum reino aliado da China (com governo deposto por Afonso de Albuquerque), a solicitar apoiomilitar do imperador Zhengde, contra os Portugueses *ocupantes*, ali considerados como *Fo-lang-ki*.

¹¹⁶ A historiografia chinesa e europeia, segundo Pelliot, tem por vezes confundido a documentação referente às missões de Tomé Pires e de Hoja-Asan. Quanto à missão portuguesa é necessário ter presente que ela provinha de Malaca e, o que ainda é mais importante, ela era fulcralmente associada, pelas autoridades chinesas de Cantão, não a *Portugal* mas a um povo bárbaro, os *Folangi*, que tinham subtraído aquela praça a Malaca ou seja, a uma nação aliada ou *tributária* da China (daí Afonso Brás de Albuquerque ter escamoteado a verdade, revalorizando indirectamente seu Pai, com quem Zhengde *pretendia mesmo* estabelecer uma aliança).

¹¹⁷ Tendo este nosso trabalho, como atrás referimos, sido redigido em 2003, apenas lhe foram acrescentadas *a posteriori*, na sua Parte III, as pistas resultantes de algumas fontes chinesas entretanto descobertas.

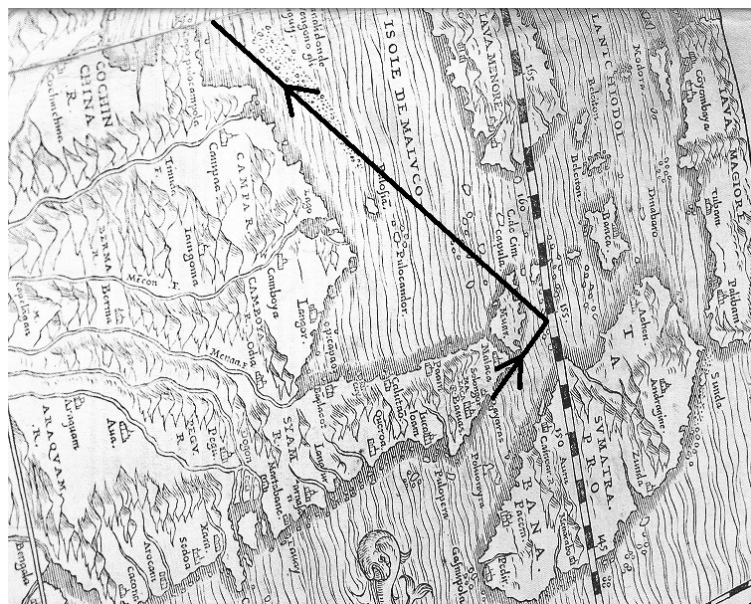


Na parte III, capítulo XXX desta edição de 1576 (não tendo saído na edição de 1557) Afonso Brás de Albuquerque publica – com a ideia firme de estabelecer um *Panegirico* a seu pai – um capítulo referente à embaixada de Tuão Nacem (em representação do Sultão de Malaca no exílio), ao imperador Zhengde da China, solicitando apoio militar para expulsar os portugueses do seu território. Regista aí, a dado passo, que o próprio imperador da China passou a admirar Afonso de Albuquerque pelos seus feitos naquele território e que até pretendia tornar-se um seu aliado

Retrato de Afonso de Albuquerque, como governador da Índia (constante do *Livro de Lisuarte de Abreu*)

QUADRO XI-2

Carta de Malaca, no contexto das principais potências do Sudoeste Asiático, em meados do século XVI. Apenas cerca de quatro décadas e meia depois da passagem pelos mares destas regiões, de Fernão Peres de Andrade e de Tomé Pires (c. 1517), Giovanni Battista Ramusio representava na Europa, ao pormenor, a cartografia destas regiões



Conchinchina e de uma parte das Molucas, por Giovanni Battista Ramusio, Delle Navigazioni et Viaggi... (Veneza, com primeira edição na oficina dos impressores Giunta, 1563: "Terza Tavola")

QUADRO XII

Fernão Mendes Pinto, como autor da *Peregrinação* (Lisboa, 1614), já depois do seu regresso a Lisboa em setembro de 1558, passou de igual modo a limpo os apontamentos que trazia da China acerca dos infaustos acontecimentos ocorridos com o embaixador do sultão de Malaca, Tuão nacem / Tuam Muhamad, c.1519-c.1521/22.

Tais apontamentos – de que ele chegou a partilhar o seu conteúdo com alguns intelectuais que o visitaram na sua quinta do Pragal – integrando aquela sua edição impressa, vieram a constituir o capítulo XC do seu célebre (misto de fantasioso) livro de viagens. Alguns dos críticos chineses mais actualizados têm vindo a recuperar a veracidade de algumas descrições de viagens suas na China que até há pouco tinham sido consideradas como meras criações literárias.

integrando aquela sua edição impressa, vieram a constituir o capítulo XC do seu célebre (misto de fantasioso) livro de viagens. Alguns dos críticos chineses mais actualizados têm vindo a recuperar a veracidade de algumas descrições de viagens suas na China que até há pouco tinham sido consideradas como meras criações literárias.




Frontispício da edição da *Peregrinação*, Lisboa, Pedro Craesbeeck, 1614

Peregrinação de
CAP. XC
De que achamos por elle riu acima
ser chegamos a hua villa chama-
da Langouin, Co do que nella
vimos, Co outro lugar
adante della.

Amigos não se estran-
da della cidade de Po-
caffes, obganos e ma-
ra que se dera Xua-
gao, e tanta muyta
grande e muito nobre, de muyta
boa cultura, e cidade de muras de si-
pulo, com hua torre no meio de duas
boas duas caffiles de estanho muyta
forte, e bem acabada, com muras
de bahares qual a muito modo, de
nas estradas pozera letradas que se
fingiam de se por grafias de
de ferro, e as muras de cada hum de
duas caffiles hia creve de cinco fo-
brales com muyta moleçõ de pau-
tura de discretos, e as qua-
teras as hias non se hiam no Ching
que fiam em riuos que se
pouca de grata de rebolovero da-
quelles as hias, que o non delle
Rey aly mandava por em nome
de hum fillo que aly se enerra por
nome. Lequeim que quer dize a-
legria de todos, e qual elles tem que
foy hua, por se hiove em relgado,
e alla aly entrava no mto templo
vrouçao do Qyay Y auai, Deos
de todos os peccados do mto, de que-
res, e sego cooico muyto de comen-
tario de vidade que mostrava mil
moços que cada hia della.

Incipit do capítulo XC sobre as
desditas de Tuão Nacem na
China

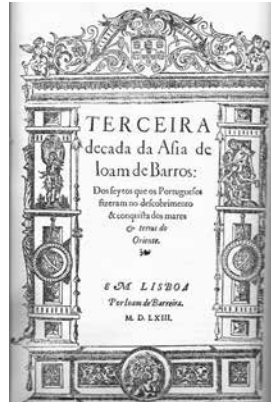
| | |
|--|---|
|  <p>Itinerários possíveis de F. Mendes Pinto delineados pelo Visconde de Lagoa, sendo assinalado a traço contínuo aquele que se apresenta hoje aos investigadores como oferecendo menos dúvidas</p> | <p>Passos da vida de f. Mendes Pinto</p> <p>1537 (Março) – F. Mendes Pinto parte de Lisboa numa armada portuguesa para o Extremo Oriente.</p> <p>1541 – Convive com S. Francisco Xavier na primeira viagem ao Japão.</p> <p>1558 (até Fevereiro) – Visita várias partes da China, tomando conhecimento da vida social, da política, da cultura e da língua desse império.</p> <p>1558 (Presumivelmente na Primavera) – Parte de Goa para Lisboa.</p> <p>1558 (22 de Setembro) – Já se encontra em Lisboa.</p> <p>1583 – Morte em sua casa.</p> <p>1614 – Primeira edição da Peregrinação.</p> |
|--|---|

QUADRO XIII

Continuam a desconhecer-se as fontes do historiador João de Barros, quanto às informações que publica na *Ásia*, acerca da presença de Tuão Nacem, embaixador do rei de Malaca, ao mesmo tempo que Tomé Pires em Cantão



Gravura (tardia) com a efigie de João de Barros, editada em *Discursos vários políticos* (1624)



Edição por João de Barros, da *Ásia—Terceira Década* (Lisboa, 1563)



Incipit da *Terceira Década*, referente ao envio do novo Governador para a Índia, Lopo Soares de Albergaria

João de Barros
Ásia, Década Terceira

Do que... succedeo a Thome Pires... en Cantam pera ir [dessa cidade, em 1520] a ElRey da China: e como se la apregoou a guerra contra nos, e as causas porque [...] visto o que contra eles [os Portugueses]... requeria o Embaixador [Tuam Muhammed] delRey de Malaca, que alli andava, pois era seu vassalo, a qual devia favorecer, elle havia por bem que o nosso Embaixador [Tomé Pires] se tornasse a Cantam com o presente que levava [ao Imperador da China, Zhengde]

QUADRO XIV

Navegação de Fernão Peres de Andrade, transportando, entre outros, Tomé Pires e os seis membros da primeira embaixada do reino de Portugal à China, entre os mares do sul da China e o estuário do rio de Cantão



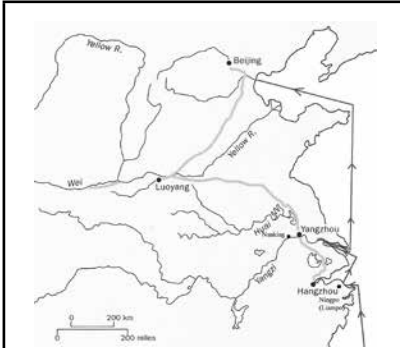
Representação cartográfica dos mares do sul da China, por Giovanni Battista Ramusio, *Delle Navigazioni et Viaggi...* (Veneza, com primeira edição na oficina dos impressores Giunta, 1563: “Terza Tavola”)



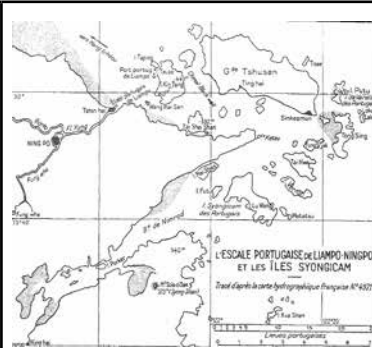
Carta da região portuária de Cantão (Lisboa, Biblioteca da Ajuda)
(representando ainda Macau), cidade chinesa onde, no segundo semestre do ano de 1519, o *embaixador* de Portugal, Tomé Pires, foi autorizado a seguir em direcção a norte, para Nanking e depois Pequim, então ainda com o *sonho* de que seria recebido, em cerimónia protocolar, pelo próprio imperador da China, Zhengde

QUADRO XV

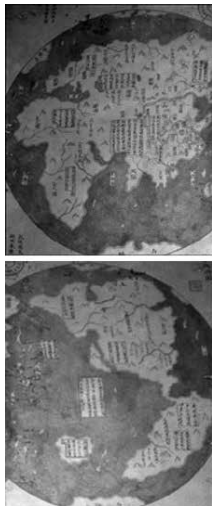
Tomé Pires no descobrimento dos espaços da China cerca de um século depois da descoberta dos continentes do mundo pré-colombiano pelo almirante chinês Zheng He



Itinerário (naval, segundo Pelliot) do embaixador de Portugal, Tomé Pires, c. 1520, entre Cantão, Nanking e Pequim, com presumível passagem por Liampo (apud A. Palludan, 1998: 85)



Localização do espaço comercial de Liampo, a que estiveram ligados os primeiros portugueses chegados à China (apud Albert Kammerer, revista *T'oung Pao*, vol. 39, Supl. 1944)



Carta do globo terrestre da autoria do almirante chinês, Zheng He, do início do século XV, considerada verídica, sendo portanto uma representação do mundo do período pré-colombiano (aquisição Liu Gang, 2001)



Carta da China, presumivelmente do período de transição do século XVI para o XVII, existente na Grã-Bretanha, que integrou a coleção de *tesouros* de John Selden

DOCUMENTOS

PARTE I

(Fontes)

ANEXO I

A continuidade da aventura editorial (sécs. XVIII-XX) dos *Comentários de Afonso de Albuquerque*: uma obra condenada ao sucesso

No final do terceiro quartel do século XVIII ocorria uma nova edição da mesma obra em 1774¹¹⁸. Deve-se a Joaquim Veríssimo Serrão uma nova publicação da mesma obra – em fac-símile – com um cuidado estudo de sua autoria¹¹⁹.

Não deixa de ser curioso assinalar-se que sensivelmente no mesmo período dessa edição da referida obra pela Régia Oficina Tipográfica, no século XVIII o historiador e filólogo Pe^o. António Pereira de Figueiredo considerou esse trabalho de compilação por Afonso Brás de Albuquerque, pela sua pertinência textual, em quinto lugar, antepondo-lhe apenas, naquele domínio específico, as de João de Barros, de Damião de Góis, de Francisco de Andrade, e de Diogo do Couto.

Já no século XIX, por sua vez, a mesma obra teve oportunidade de se afirmar como uma das de maior interesse no âmbito da cronista lusitana quinhentista na Ásia¹²⁰. Ela continuou a beneficiar, com efeito, do interesse editorial de alguns outros editores e historiadores¹²¹.

Entretanto no século XX (e logo após a edição setecentista atrás referenciada) vieram a suceder-se, primeiramente, uma 4^a. edição, em Coimbra¹²² e mais tarde, já no século XX, a da colecção da Alfa, em Lisboa.

¹¹⁸ Afonso Brás de Albuquerque, *Commentários do Grande Afonso de Albuquerque Capitão Geral que foi das Indias Orientaes em tempo do Muito Poderoso Rey D. Manuel o Primeiro deste nome Partes I a IV*, agora com dedicatória ao Marquês de Pombal pelo italiano Nicolao Pagliarini], Lisboa, Régia Oficina Tipográfica, 1774, em dois tomos dessa (nova) publicação da obra, Joaquim Veríssimo Serrão dirigiu, com eruditos comentários, a publicação em fac-símile, em Lisboa, na Imprensa Nacional Casa da Moeda, em 1973.

¹¹⁹ Esse historiador advertia já então que muito ganhariam os estudiosos que se procedesse ao cotejo dessa edição de 1557 com a que se lhe seguiu em 1576.

¹²⁰ Por outro lado no período oitocentista Inocêncio Francisco da Silva registou que a 2^a. edição destes *Comentários...*, coligidos por Brás Afonso de Albuquerque, é “muito mais estimável que a primeira”. Este autor, no *Dicionário Bibliográfico Português*, aludiu ainda, a dado passo, que esta obra é uma das fontes originais a consultar para a história da Índia e que a considerou no número dos bons clássicos da língua portuguesa.

¹²¹ A essa edição setecentista daquela obra seguiram-se ainda duas outras, a da Imprensa da Universidade de Coimbra, em dois tomos (Partes I-IV), de 1922-1923, por António Baião; e a das Publicações Alfa, em Lisboa (com actualização da leitura por Maria da Graça Pericão), em 1990.

¹²² Afonso Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, Partes I-IV, Coimbra, Imprensa da Universidade (edição iniciada em 1922)..

Nesse amplo contexto da história editorial dos *Comentários de Afonso de Albuquerque*, entre 1557 e a década de 70 do século XX, decorrerem praticamente quatro séculos. Tal documentação, na vitalidade da sua história editorial, em termos de globalidade, continua ainda hoje, aliás, a afirmar-se com um texto cimeiro sobre as ações daquele Governador da Índia falecido em 1515¹²³).

¹²³Bailey Wallys Diffie, Boyd C. Shafer, George Davison Winius, *Foundations of the Portuguese empire, 1415-1580*. Remete-se, ainda, para o trabalho de Júlio Firmino, Júdice Biker, *Collecção de Tratados e concertos de pazes que o Estado da India Portuguesa fez com os Reis e Senhores com quem teve relações nas partes da Asia e Africa Oriental desde o principio da conquista até ao fim do seculo XVIII*.

PARTE II

ANEXO II

A *Oratio* de 1514 de Camillo Porzio ao Papa Leão X, na sequência da leitura da epístola de D. Manuel, a esse Sumo Pontífice, de 6 de Junho do ano anterior, sobre a tomada de Malaca, aqui perspectivada numa versão em língua portuguesa por Brás de Albuquerque impressa na cidade de Lisboa em 1557

Nos trabalhos de preparação da reedição (impressa) – em versão bilingue, latim e português – da obra de Damião de Góis, *Fides, Religio, Moresque...*, saída em Antéropia, em 1540, constatámos que no final do exemplar existente na Biblioteca Pública de Évora¹²⁴ (e integrada na mesma encadernação¹²⁵) se encontra uma fonte manuscrita que o humanista português de Alenquer conheceu na época em que redigiu este seu trabalho, ou seja, uma cópia manuscrita da *Oratio* de 1513, apresentada por Camillo Porzio, ao Papa Leão X, em Roma, nesse mesmo ano¹²⁶.

Recorda-se que essa apresentação, ante o Consistório Papal, em louvor dos feitos dos Portugueses em Malaca (1511), tinha sido antecedida da edição de uma outra missiva manuelina, alusiva já essa aos mesmos feitos.

Alguns meses depois dessa oração solene apresentada pessoalmente por Camillo Porzio ao Papa Leão X, seria a vez de Diogo Pacheco, já no ano seguinte e também em representação do rei de Portugal, apresentar uma outra ao Sumo Pontífice. Viviam-se então em Portugal um período de uma forte implementação da gesta dos Descobrimientos Portugueses.

E algum tempo depois Afonso Brás de Albuquerque, depois de ter recuperado em Lisboa o texto manuscrito de Camillo Porzio em glorificação dessa gesta lusíada, acabaria por reutilizar tal oração (alterando umas partes e anulando outras), para estabelecer, mesmo que indirectamente, um novo panegírico em memória de seu Pai, Afonso de Albuquerque, o triunfador de Malaca.

¹²⁴Trata-se do volume impresso com a cota “Séc. XVI 6157”.

¹²⁵Esse volume foi precisamente oferecido por Damião de Góis a João de Barros, ostentando a respectiva dedicatória manuscrita autógrafa (Cfr. *ODG*, II: 512).

¹²⁶Mais de uma década depois das nossas investigações referentes às *Obras* latinas de Damião de Góis, na Biblioteca Pública de Évora – então ao tempo em que dirigia essa instituição o Dr. Calixto, e que nos autorizou no sentido da reprodução desse manuscrito em tal volume – cumpre-nos agora agradecer à actual directora da mesma, Dra. Zélia Parreira e, em particular, ao Dr. Vicente Fino, a disponibilidade de colaboração no sentido em que, identificando tal cimélio, nos comunicou que tal mss. ainda faz parte do mesmo.

ANEXO III

**Moeda(s) e preços, em Malaca e na China em meados do século XVI:
o testemunho de António Nunez**

Em Malaca, *a moeda que corre nesta cidade são cruzados de prata, que se faze de 5 tangas de prata cada huum, que valem 360 reis.*

(...) E o ouro, se he de 10 mates que he de 24 quylates, sua valia são 10 cruzados o tael e se he de 9 mates, 9 cruzados¹²⁷.

Na China, *hum tael pesa 7 ½ tamguas llaaryns de prata, e 16 taés huum cate; 100 cates de huum pico; e 45 tamgas de prata pesa huum marco; e pela rezam pesa hum pico 133 ½ arreteis; y per outro peso se justificação que 96 cates da china pesam huum quintal justo e pello dito respeito pesão os ditos 100 cates, que huum pico, 133 ½ arreteis¹²⁸; e 3 picos fazem 3 quintaes 16 arreteis que he huum baar de Dachem pequeno de Malaca. E na China todolas cousas se vendem e comprão per peso de cates e picos e taés, asy mantementos como 70 dallas outras mais cousas; e 5 tamguas de prata de huum cruzado, e per este respeito se usa¹²⁹.*

¹²⁷ António Nunez, “Malaca”, in *Livros dos Pesos da Yndia* (1554), edição ant. cit. (1868), pp. 39-40.

¹²⁸ Idem, *ibidem* (1868), pp. 6-7.

¹²⁹ Idem, *ibidem* (1868), pp. 41-42.

ANEXO IV

Da preparação administrativa em Malaca de Tomé Pires, o futuro embaixador do rei D. Manuel ao império da China: (elementos para o conhecimento das suas actividades e formação presentes na sua correspondência a A. de Albuquerque)

IV-1

A carta de Tomé Pires: 1512 – Janeiro 10

Senhor (...) vos pedi a feitoria de malaca e vosa senhoria me respomdeo que Ruy daraujo avia pouco que hera feitor etc. pelo quall vos me prometestes a escrevaninha primeira da feitoria depois nõ ma quisestes dar, nõ negando que eu vos pedy por merçee della cõ o ordenado que eu tinha somente, e neste requirimento bem parece homem de cananor...

quando aquy cheguey era morto Ruy daraujo em seu lugar achey pero pesoa nõ quisera aceytar a escrauinha (sic) por que v feitor tam mamcebo, açeitey o cargo por seruir sua alteza quall sera ate a vinda do primeiro recado de Vosa Senhoria e se me der cõ a escrevaninha cimqoemta mill reaes e trinta de feitor das drogarias que de pertugall troux serueirey o cargo e senão nõ entrarey mais em feitorya...

tomey a conta a João de moraes e a diogo fariseu e a João moreno e a João Viegas vam presos e la vay o auto de suas comtas (...) ese João viegas danava esta cidade e as cousas que de pegu vinhã elle as furtava cõ o bendara¹³⁰ e sobre tudo elle João viegas e João moreno omde quer que se acham praguejam de Vosa senhoria desonestamente...

O Juunco que veo (...) com a fazemda del Rey de malaca e del Rey de pão e de tuam bamdam parece me que a parte del Rey noso Senhor viram mis de quatro mill cruzados por que he pequeno afora a terça parte do chatim que estamos em differença em voso aluara segundo o eu entendo vosa senhoria lhe faz mercee da terça parte do casco do Junco, outros dizem qu de todo o Junco ate agora nom he determinado, neste dinheiro entra o frete...

O raja modeliar he morto, o bemdara e tomungo sam dous tiranos ladrões malvados, o bemdara he pior que ho inferno, chatim que tem toda a terra em muyta opressão, se pera a fazenda del Rey o requeresem nenhuma cousa delle temdes ajuda, nenhuum chatim nõ entra na feitoria com medo delle e nõ obedece a nenhuum portugues, e isto foy causado por este João viegas, nom se perca malaca que he a froll do mundo em trato...

¹³⁰ *Bendara, bendará* ou *bandara*, segundo se regista na secção “Glossário” da obra *Les Finances...*, de Vitorino Magalhães Godinho (edição ant. cit., Paris, 1982, p. 358), significa o mesmo que *bendahara=tesoureiro*, em sânscrito *bhandari*, podendo entender-se, nas suas funções, como “Regedor da gente da terra”, “Veio da fazenda”, ou, ainda, “Superintendente das finanças” numa dada região.

Breves infomações sobre Fernão Peres de Andrade (nos primórdios das relações de Malaca com a China)

agora nesta vitoria que noso Senhor nos quis dar de que fernam perez foy capitam mor se tomou arroz, o que vos pertemçee eu ho gardarey e vos sera enviado ou eu volo leuarey e bem empregado.

(...) quem vio pate onoz mouro jao amcorado amtre ambalas ylhas... e serem asy desbaratados tâ prestes, crede que quer noso Senhor mirac[ulosamente] conseruar o que com tanto trabalho tendes g[anhado] e largamente escrevera a vosa senhoria de quamto dino de merçee he fernam perez se nõ forã la muitos que vo[lo ajam] de dizer, ao proprio tempo que vosa senhoria escre[veo] que podiam vir vierã poderosos fortes soberbos...

(...) ElRey mafamede¹³¹ que foy de malaca manda a vosa Senhoria huum anell cõ huum robi aljoufar camfora calanbuco e almisque de tudo temperadamente, porem esta em bintã¹³² pobre e com pouca gemte he manhoso queriase chegar pera malaca se pudese, noticia temos que elle hera fãlado com o pate onos e que avia de vir cõ huum junco e quarenta lancharas, nõ veo mas os cativos todos o afirmã, praza a noso senhor que conserue voso estado senpre de bem em milhor e seja a seu seruiço amem e cõ omrra e proueito dos Reinos de purtugall. da famosa fortaleza de malaca a x dias de Janeiro de 1512. tomé pirez. (sobre escrito) Ao muyto ilustre Senhor o Senhor (sic) afons dalborquerque Regente das Indias etc. de tome pirez que espree de malaca ao capitam mor¹³³.

IV-2

1512 – Novembro 7

Carta de Tomé Pires, como escrivão de Malaca

(...) estou em Malaca por escrivão da feitoria e por contador e por veador das drogarias. (...) estou ao presente em Malaca são e rico, ouuera de morrer de febre, já estou bom...

Ainda que vos façam comde nõ venhaees qua, nem se vos meta em cabeça ; gram prazer he estar cadahuum onde nação e fãlam todos portugues, e com vosa molher e filhos e que saibaees que qua tenho mais fazemda que vos arrenegay da fazenda com tâto trabalho e perigo, que assi me salve Deos que se soubera que tamto trabalho avia de passar, antes deixara de vir que nõ sabees as fortunas do mar, qua non comem senã arroz e bolos delle, nõ ha qua as

¹³¹ Segundo o testemunho de Rouffaer (transcrito por Paul Pelliot em edição de 1948), só terá morrido – depois de ter assassinado o seu filho, a quem durante um certo período confiou os encargos da governação daquele reino – no ano de 1528.

¹³² Saindo tal monarca de Malaca, ele tinha-se refugiado, quando da tomada daquela praça por Afonso de Albuquerque em 1511, em Bintam, onde iria permanecer até ao fim dos seus dias.

¹³³ Torre do Tombo – Corp. Chron., Parte 1ª, maço 10, D. 152. – Ca.AA, VII, pp. 4-7.

delicadezas em que me eu criey viçiosamente¹³⁴, veivos por bem aventrorado de qualquer cousa que vos for necessaria recorrervos a qualquer cousa minha que achardes...

Estou rriquo mais que do que cuydaees, esta he a propria terra pra mim se dela tivesse gosto, mes pois nella siro elRey noso Senhor, boa me parece, he terra riqua e de gramde trato (...)

A ElRey noso Senhor escrevo largamente das cousas de malaca, nas naus que forem depois destas, que sera daquy a huum mes, vos escreverey e mamdarey do que tiver...

Senhor Irmão os bolos darroz que homem come queimã tamto o samgue que nom podem (sic) homem escreuer a quem deve, e por tamto perdoem que os lugares fazem as condições...

(...) feito em a famosa e populosa fortaleza cidade de malaca a sete dias de novembro de 1512 e vay asinada por diogo lopes nosso cunhado. Diogo lopez o voso Irmão e bom amigo thome pirez.

ao senhor o Senhor João fernandez defronte da porta da madanela¹³⁵, meu irmão¹³⁶

¹³⁴Esta passagem permite dar algum suporte à tese de que Tomé Pires teve, se não a sua criação na nobreza rural (Leiria?) uma educação pelo menos algo cuidada.

¹³⁵Tudo parece apontar para o facto de que o irmão de Tomé Pires residia, naquele período, na baixa lisboeta, à entrada da rua da Madalena.

¹³⁶Torre do Tombo – Corp. Chron., Parte 1ª, maço 12, D. 25. – Ca.AA, VII, pp. 58-60.

ANEXO V

V-1

**Partida de um junco de Malaca para a China
1514 – Janeiro 7**

Partio daquy hum junco pera a china, de vosa alteza, em companhia doutros que vam la tambem a caregar, he a fazenda delle, a metade sua, e a metade bem dara uma chatu, e asy de permeio os gastos que sam feytos e se fizerem agora, daquy a dous meses ou tres esperamos por elle, que venha caregado e rico, porque nom ha rezam pera vir doutra maneira.

Garcia chaym – Pero pesoa.

(Em dorso) – *A elrey noso senhor – Dos officaes de malaca*¹³⁷.

V-2

**Quatro juncos chineses vieram analisar potencialidades comerciais
do porto de Malaca 1514 – Janeiro 6**

(...) vieram aquy da china quatro juncos, nom traziam mercadoria, porque vinham ver a terra; heram dous do chulata, que aquy achou diogo lopes de sequeira, e hum do sogro do tomungo, e outro de çunadeu; traziam muito pouca cousa; os chins mostraram grande prazer, fizeram festa por a terra estar a obidiemcia e governança delRey noso senhor, e da distruicam do Rey, que foy de malaca, folgou muito, e dos mouros que foram mortos na distruicam de malaca, porque este cheilata queria mall a elRey de malaca; fizlbe muita homrra, muito favor; esteve aquy muito contente; elle vendeo aquy hum junco ao tomungo; dizia que nom queria mais bem que levar nova a china de como a terra estava.

De Ruy de Brito.

(Em dorso) *De Ruy de Britto pera affonso de albuquerque. scritta em Malaca aos 7 (sic) de Janeiro. Anno de 1514*¹³⁸.

V-3

**Diogo Guisado queixa-se do poder tirânico do capitão de Malaca,
Rui de Brito 1514 – Janeiro 3**

Senhor (...) por uos servir nunca sou[be] dizer de nam (...), em paguo de todas estas cousas destesme por galardam leixarme em malaqua [e ...] se nõ fora por nõ perder a alma

¹³⁷Torre do Tombo – C. Chron., P. 1.^a, Maço 14, D. 51.- Ca. A.A. III, p. 90.

¹³⁸Torre do Tombo – C. Chron., P. 1.^a, Maç. 14, D. 52. - Ca. A.A. III, p. 220.

per mjm mesmo me enforcara antes que estar tanto tempo em poder de Ruj de britto por que Senhor nõ sey se por sermos obra de uossas mãos e de uossa feitura [... nos consideramos] os mais desonrados homens do mundo.

(...) daua comta a vossa Senhoria dalgumas cousas que se qua pasaram e cada dia pasan e traz os homens portugueses com bragas de fero nos pes a trabalhar na tore como escprauos o que uosa Senhoria nunqua fez a nenguem por pesado feyto que tiuessem...

(...) o Jumquo que del rey tyroulho e sem ter feito por que o perdesse e deu ho a hum homem darmas e a escpreuenjnha a outro e mãdaramno a chyna e os criados delrey

e outras pessoas honradas a que uosa Senhoria soya de uer e fazer merçe e encarrgar dos serviços delrey tralos por ha hy tam arrastados que lhe nõ podem aver vida...

Do uoso como como (sic) criado

Dioguo gujsado

(Sobreescrito)

Pera o gram capitam e gouernador das Imdias meu senhor¹³⁹

V-4

China e Conchichina abastecem com mercadorias, por via de Portugal, reinos das regiões de Bengala e do Pegu 1515 – Janeiro 8

(...) toda a yndea, toda bengalla, ho reyno de pagu, tem necesydade das mercadorias que vem da chyna e quachymchyna...

Garcia chainho e feitor, e segundo meu parecer seruevos muito bem e com muita dilligencia, e dos escrivães... ho outro he Jorge a[lvarez] que ho fis escrivam por ser omem soficiente pera yso, e vos ter servido em outras cousas, como na yda da china, em que foy... feitor de hum jumquo de vosa alteza, e ser ho primeiro homem que poos marquo por vossa allteza, foy mui bem lla recebido, os chins folgam com nosa companhia...

da carega toda que daquy vay pera chochim, e alljofar que vai, e aneis com robiis, peças de damasquo, e borquados que vem da china, de que vem a vosa alteza as amostras, escrevo llargamente a ho capytam gerall, e ele escrevera a vosa alteza as necessarias a voso serviço, por yso deixo de o fazer, e pella feitoria vay tudo bem declarado a vosa alteza...

feita nesta famosa fortaleza de mallaqua a oyto dias do mez de janeiro ... de quinhentos xb annos. beijo as mãos de vosa alteza.

Jorge dalboquerque (Em dorso) Pera elrey noso senhor¹⁴⁰

¹³⁹Torre do Tombo – Corp. Chron., Parte 1ª, maço 15, D. 42. – Ca.AA, VII, pp. 109-110.

¹⁴⁰Torre do Tombo – C. Chron. P. 3.ª, Maç. 5, D. 87.- Ca. A.A. III, pp. 134, 137 e 139.

ANEXO VI

1516 – Janeiro 27

*Carta escripta de Cochim a El-Rei D. Manuel por Tomé Pires (...)
sobre algumas plantas e drogas medicinais do Oriente*¹⁴¹

[em 25 rúbricas (breves excertos)]

Senhor,

Quá vêo ter hum roll de certas drogarias, que se nelle pediam: pera o ano irá, porque se mandaram catar; e nesta darey conta donde cadahuma nace (...)[1] *Erva lombrigueyra**Por Christovam de Brito e dom Aires foy la huma soma de erva lombrigueyra (...)***[A) Consequência do comércio dos chineses com os portugueses em Malaca]**[2] [3] *Ruybarbo**Tambem foy lá ter huma soma de ruybarbo pôdre, que se comprou em Malaca. Eu nom fuy na compra d'elle, que staua em Cananor (...)* De Malaca enviaram os officiaes da feytoria outro pouco d'outro tall, por nom custar dinheiro, que ho deram huns chins de presente¹⁴² (...) O ruybarbo nace [também] na Tartária (...)[4] *Cana fistola (...)*[5] *Emcemço (...)*[6] *Opio**Opio chamamos quá amfião (...) he esta grande mercadoria nestas partes: custuma-se a comer, os reis, e senhores em cantidade d'avella; a gente baixa come menos por que custa caro¹⁴³ (...) Os homeens costumados a comello andam andam sonorentos, desvariados, os olhos vermelhos: nom andam em seu semtido. Custuma-se, porque hos provoca a luxuria : he de pranta de dormideiras. He boa mercadoria; gasta-se em gramde cantidade e vall muito.*

¹⁴¹ Torre do Tombo – Corp. Chron., Parte 1ª, maço 49, D. 102. Cfr. D. Francisco de S. Luis, Patriarca de Lisboa, *Obras, Precedidas de uma Introdução pelo Marquez de Resende, publicadas por António Correia Caldeira*, tomo VI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876, pp. 419-428. Gradecemos ao Dr. Alfredo Ramalho, director da Biblioteca Geral da Universidade Católica Portuguesa, o ter-nos facultado uma cópia deste documento.

¹⁴² Na sequência do que atrás foi documentado, neste nosso trabalho, a presença de navegadores e comerciantes provenientes das regiões do sul da China, era já uma constante no porto de Malaca, entre os anos de 1511 (data da conquista daquela praça pelos Portugueses comandados por Albuquerque) e de começos de 1516.

¹⁴³ Esta informação aporta, já se vê, um contributo de cariz sociológico. O ópio, tanto nas regiões de Cananor, de Malaca, ou da China, era um produto então utilizado, dados os seus razoáveis custos, sobretudo por parte daqueles que tinham mais haveres.

[7] *Tamarindos (...)* A ylha de Çumda, que he pegada com a Java, tem muitos, e em muitas partes hos haa em camtidade.

[8] *Galamga (...)*

[9] *Turbit (...)*

[10] *Mirabulanos (...)*

[11] *Áloes (...)*

[12] *Espiqe-narde (...)*

[13] *Esquinamte (...)*

[14] *Gomas fetidas (...)*

[15] *Bedelio-Mirra (...)*

[16] *Nom ha qá (...)*

[17] *Momia (...)*

[18] *Ispodio (...)*

[19] *Tincar-Alquitira-Sarcacola (...)*

[20] *Betelle (...)*

[21] *Robis (...)*

[22] *Zedoaria (...)*

[23] *Estoraque liquido (...)*

[24] *Estoraque (...)*

[B] Da proveniência do aljôfar (chegado a Malaca) da China]

[25] *Aljoufar (...)*

*Ho aljoufar nace nestas partes ... em Ceylão e em Hainam*¹⁴⁴ [na China] (...) *Hainam sam ylhas antre o reyno de Cauche, e a China*¹⁴⁵. O [aljôfar] *mais aluo he da China; o melhor de Ceylão (...)*

Para o anno as que se podem aver, iram.

De Cochim a XXVII dias de Janeiro de 516.

Thome Pires.

¹⁴⁴ Tomé Pires, como boticário que era, detinha já então informações, distintas (portanto de natureza comparativa), entre as qualidades o aljôfar de Ceilão e de igual produto proveniente da China.

¹⁴⁵ Dadas algumas informações geográficas que Tomé Pires havia colhido em Malaca (quando da sua presença nessa região), de alguns navegadores e comerciantes chineses com quem havia estado em contacto, ele já sabia então – como aqui claramente o expressa – da localização das referidas ilhas de Hainão.

PARTE III

ANEXO VII

Da inter-dependência (e confluência de informação) dos testemunhos de Brás Afonso de Albuquerque e do viajante quinhentista Fernão Mendes Pinto

VII-1

Afonso Brás de Albuquerque como cronista, nos *Comentários* (1576) entre o real e a ficção: em torno da embaixada do rei deposto de Malaca à China, c. 1517, por parte de Tuão Nacem

*De como o rey de Malaca, depois de lhe os portugueses terem ganhado a cidade, se recolheo ao reyno de Pão, e mandou hum embaixador ao rey da China, pedindo-lhe socorro*¹⁴⁶

Chegado o rey de Malaca ao reyno de Pão, vendo-se sem nenhum remedio, determinou de mandar hum embaixador ao rey da China, pedindo-lhe socorro pera tornar a cobrar a cidade que tinha perdida, obrigando-o pera o nisto favorecer a amizade antiga, que os reys de Malaca tiveram sempre com os da China, e a obediencia, que como seus vassallos lhe tinham; e pera mais autorizar esta embaixada, quis que fosse a este negocio hum seu tio, que se chamava Tuão Nacem Mudaliar, em que confiava muito, o qual depois de ser despachado, se veio embarcar ao rio de Muar, donde se partio em hum junco com sua mulher acompanhado de alguns mouros seus criados; e chegado á cidade de Cantão, que he o porto da China, onde todos os que navegam pera aquellas partes vam portar. Os governadores dlla polo costume antigo que tem, mandáram logo hum messageiro ao rey, que estava dali cento oitenta leguas polo sertão, fazendo-lhe saber a chegada do embaixador do rey de Malaca, que mandasse o que queria que se nisso fizesse, porque o costume da China he, que nenhum estrangeiro póde passar daquelle porto, nem ir ao rey sem sua licença. O messageiro, que os governadores mandáram, chegou á cidade de Pequim, onde elle estava, e tardou na jornada dous mezes, e tornou com recado aos governadores, que deixassem passar o embaixador com a companhia que trazia, e que lhe dessem tudo o que lhe fosse necessario pera seu caminho. O embaixador como teve este recado, fez-se logo prestes, e partio-se com sua mulher caminho da corte, e foi sempre caminhando ao longo de hum rio; onda havia mui nobres cidades, e mui sumptuosos edificios, de que não trato, porque não convem a esta historia.

¹⁴⁶ Afonso Brás de Albuquerque (c. 1500-1580), *Commentarios do grande Afonso Dalboquerque capitam geral que foy das Indias Orientaes em tempo do muito poderoso Rey Dom Manuel, o primeiro deste nome. Nouamente emendados & acrescentados pelo mesmo auctor...*, em Lisboa, por João da Barreira, 1576, [4], 578 pp., Parte III, capítulo XXX.

Chegado o embaixador á corte, foi muito bem recebido de todos os senhores, e governadores da terra; e passados alguns dias, quilo o rey ouvir em pessoa, posto que este não era o seu costume, porque ninguem o vê, e correm os negocios por homens, que governam a terra. E depois de lhe o embaixador fazer sua cortezia ao modo, e costume dos chins, lançou-se aos seus pés, e com muitas lagrimas lhe pediu, que quizesse ajudar o rey seu senhor naquelle trabalho em que estava, porque nelle tinha toda sua confiança. O rey o mandou alevantar, e disse-lhe, que lhe contasse o negocio como passára; elle lho contou, porque a tudo fora presente, e disse lhe, que o rey seu senhor, depois de desbaratado, se recolhêra ao reyno de Pão, e ali ficava esperando que elle o favoreesse, e ajudasse com gente, e armada, pera se tornar a empossar do reyno, e vingár-se das afrontas, que o capitão delRey de Portugal lhe tinha feitas. E posto que o rey da China linha já sabido polos Chins, que vieram de Malaca, tudo o que passára, folgou de ouvir o embaixador, e muito particularmente lhe perguntou pela pessoa, e autoridade do grande Afonso Dalboquerque, e os portugueses que homens eram, e o modo que tinham no pelejar. O embaixador como era homem discreto, deo-lhe muito boa rezão de tudo, de que ficou muito satisfeito.

Passadas estas práticas, disse-lhe o rey, que se fosse agazalhar, que elle o despacharia, e faria tudo o que pudesse, e não lhe quis dar palavra de o ajudar, porque sua tenção, e desejos eram ter amizade com ElRey de Portugal, e com o seu capitão Afonso Dalbuquerque, e mandalo visitar, assi pelas grandes novas que tinha de sua pessoa, como tambem polo bom tratamento, que fizera aos chins, que achára no porto de Malaca, e desejar de ter comercio na sua terra, e ajudou muito as queixas, que os mercadores chins tinham das tyrannias, que o rey de Malaca lhe fizera em suas mercadorias, os dias que estiveram na terra. O embaixador andou muito tempo na corte sem poder haver despacho, e nesse tempo lhe morreo sua mulher; e passados alguns dias, respondeo-lhe por seus officiaes, escusando-se do socorro que lhe pedia, dando-lhe suas rezões para o não poder fazer, e a principal era a guerra, que tinha com os tártaros. O embaixador com esta resposta se partio logo, e chegando à cidade Janquileu, vendo-se mal despachado, e sua mulher morta, de pura paixão faleceo, e mandou fazer huma capela pera seu enterramento no arrabalde da cidade, em que jaz enterrado em huma sepultura cercada de grades de latão, na qual mandou pôr hum letreiro, que diz:

‘Aqui jaz Tuão Nacem embaixador, e tio do grande rey de Malaca, a quem a morte levou primeiro que se vingasse do capitão Alboquerque, lião dos roubos do mar’.

VII-2

*Do que achamos por este rio acima até chegarmos a huma vila chamada Junquileu¹⁴⁷,
& do que nella vimos, & noutro lugar adiante della
[e da morte de Tuão Nacem / Tuam Muhammad*

Na edição constante da nota anterior, regista-se (III: 118, n. 4) que se trata de Tun Hasan Mudelyar, filho de Tun Mutahir, “o famoso *bendahara* (tesoureiro) de Malaca no reino do sultão Mahmud Syah”, e que ao deixar a possessão conquistada pelos portugueses, em 1511, ele acompanhara o seu sultão (deposto) para a ilha de Bintão.

(c. 1519-20?) por Fernão Mendes Pinto

[Na vila de Junquileu, na China ...] *num terreno pequeno, estava hum muymento de pedra fechado toda em roda de grades de ferro pintadas de verde & vermelho, & por cima hum curuche de azulejos de porcelana muyto fina, brancos & pretos, armados sobre quatro colunas de pedra lustrada muyto bem acabadas, & encima do muymento estauão cinco pilouros de camello, & outros dous de ferro coado que pareciaõ ser de meia espera, na frontaria do muymento estaua hum letreyro de letras douradas a Charachina que deziaõ: ‘Aqy jaz Trannoem Mudeliar tio del Rey de Malaca, a quem a morte leuou antes que Deos o vingasse do Capitaõ Albuquerque liaõ dos roubos do mar’.*

Espantados nós todos de ver este letreyro, preguntamos que cousa era aquella, aque hum Chim que parecia mais honrado que os outros que estauão presentes respondeo, este homem que ahy jaz enterrado veyo aquy ha quarenta anos¹⁴⁸ por Embaixador de um Rey que se dezia Malaca, a pedir socorro ao filho do Sol contra huma gente de terra sem nome, que do cabo do mundo viera por mar¹⁴⁹ & lhe tomara Malaca, com outras particulariades de medos increiueis que estão escritas num livro impresso que disse se fez.

E auendo já quasi tres anos que [o mesmo Trannoem] andaua na corte [do imperado da China [Zhengde] continuando co requerimento do socorro que pedia, o qual, o qual lhe era ja concedido pelos Chães do governo, quis sua ventura que adoeceo de ar que lhe deu estando huma noite comendo, de que não durou mais que sós noue dias. E pare ce q[ue] magoado de não ter effeito o que vinha pedir [de apoio na luta contra os Portugueses], declarou sua linhagem nesse letreyro dessa sepultura em que jaz enterrado, paraque ate o fim do mundo os homens da terra soubessem quem elle foy, & o a que veyo.

¹⁴⁷ Fernão Mendes Pinto, *Peregrinaçam*, Lisboa, na oficina de Pedro Crasbeeck, à custa de Belchior de Faria, cavaleiro da Casa delRey, 1614, capº. XC, p. 101 rº. Cfr., ainda, *Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação*, Lisboa, Fundação Oriente e Jorge Santos Alves (ed.), 2010 (IV tomos: I - *Studies*; II - *Restored Text*; III - *Notes*; IV - *Indexes*). Nesta edição, numa nota ao cap. 90 (III: 118), refere-se o topónimo “Inquileu” como não identificado.

¹⁴⁸ Trata-se uma incongruência histórica na medida em que é conhecida a data do regresso de Goa a Portugal do autor português desta narrativa.

¹⁴⁹ Trata-se de um *topos* retórico. Esta expressão encontra-se associada, de igual modo, à chegada do missionário jesuíta italiano, Pe. Matteo Ricci, ao sul da China, na segunda metade do século XVI.

ANEXO VIII

***Do que... succedeo a Thome Pires... en Cantam pera ir [dessa cidade, em 1520]
a ElRey da China: e como se la apregoou a guerra contra nos, e as causas porque,
por João de Barros¹⁵⁰***

[...] *visto o que contra eles [os Portugueses]... requeria o Embaixador [Tuam Muham-med] delRey de Malaca, que alli andava, pois era seu vassalo¹⁵¹, a qual devia favorecer, elle havia por bem que o nosso Embaixador [Tomé Pires] se tornasse a Cantam com o presente que levava [ao Imperdor da China, Zhengde] e os Governadores o tivessem em custodia, em quanto fossem cartas ao Capitão nosso [Ruy de Brito], que estava em Malaca ; e ao que estava na Índia, e assi ao seu Rey, que lançaram fora della por ser seu vassalo. E que em quanto não viesse este recado, cousa nossa não fosse recebida, nem recolhida em porto algum de seu Reyno, pois eramos gente tão prejudicial...*

E vindo recado como Malaca era entregue ao Rey della, que então o nosso Embaixador fosse solto com sua gente, e espedido sem escandalo, mandou-lhe que não fossemos mais aquellas partes, sendo certo que se la fosse navio algum nosso, que seriamos tratados como inimigos, porquanto ele não haviapor bem que gente tão revoltosa, e cubiçosa tratasse em seu Reyno. E quando viesse recado que não queriamos desisitir de Malaca, em tal caso o nosso Embaixador fosse julgado per justiça segundo as Leis do seu Reyno; pois tendo offendido a ElRey de Malaca seu vassalo, não lhe queriam fazer restituição do que lhe tinham tomado.

¹⁵⁰ João de Barros, *Da Ásia. Década Terceira*, Lisboa, 1563, capº. VI.

¹⁵¹ Esta passagem permite concluir, por outro lado, que esta pretensa política de Zhengde contra os Portugueses (e o embaixador Tomé Pires, em particular) – fazendo-se crer, por este testemunho documental, que foi de facto essa – ela situar-se-ia poucos meses antes da cessação de funções desse Imperador, na medida em que ele faleceu no segundo semestre de 1521.

ANEXO ix

1520 – Outubro 31

Senhor [...] deve V. A. demãdar que nao que vier pera chyna nem outra nam tome carrega de pimenta na India por fazer perder a esperança aos mouros de terem nenhum furo per hõde se lhe vaa, por que cõ os quintaes doramuz ate gora e cõ ha nao de dô nuno que leuou de coulã carrega de pimenta pera chyna estam muito confiados de a sempre gastarem desta maneira que he muito boa pera elles por que lha pagã a sua vôtade per hõde V.A. não h servydo...

[...] auera agora na India estas velas que sã naos grosas [entre outras] a saber.

Samta barbara, capitã symã dãndrade na chyna

[...] agora em abril partirã daqui [presumivelmente com destino a Lampacao e Cantão] os que V. A. mãda a chyna huns sobre outros, que nam sey como hy aja fumo dela: como se descobre hum a terra a V.A. logo he destroyda, por que nã ha hy prouisã nela, que se a ouuera n chyna, tãtos ano ha, nã fora tã danada como esta, porque cada vez vall menos a pimenta, e la mais caras as mercadorias, porque vay tãta que se nam pode gastar, e as cousas a se de aver respeito ao que poderam soprir antes menos que mais, digo isto porque vam la naos muyto grosas qu sobejã pera o que se pode gastar da terra, e alem delas levã jumquos cõ sigo, entã nam se pode gastar tanto, e he per força que se vendão per menos, e que se dane tudo em eles por may¹⁵². (Assinado) nuno de castro¹⁵³

¹⁵² Tive, desde há muito, uma particular admiração pelo teor da sua obra, *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales, 1517-1635, Matériaux pour une Étude Structurale et Conjuncturelle* (a sua sua tese de Doutoramento, defendida em Paris em Junho de 1959), Paris, Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gbenkian, 1982. Oito ano depois desta data, em 1990, pude colaborar com este insigne historiador dos Descobrimentos portugueses – oito anos depois daquela publicação por via da edição, que então empreendi, inclusive com alguns modestos comentários, da sua obra *Do Ofício e da Cidadania. Combates por uma civilização da dignidade* (Lisboa, Edições Távola Redonda, col.º. “Pensar Portugal entre o Passado e o porvir”). Deparou-se então o ensejo de transmitir ao Prof. Vitorino Magalhães Godinho, em 1990 uma cópia deste documento original quinhentista dos Arquivos Nacionais. E tivemos então ambos a mesma sensação, a de que este documento epistolar de Nuno de Castro, constituiu, *avant* la lettre, um pequena súmula programática de alerta contra alguns riscos por que enverevava a teoria da economia marítima portuguesa dessa época quinhentista, dos alvares dos negócios lusitanos nos empórios de sudeste do Império do Meio.

¹⁵³ Torre do Tombo – Corp. Chron., Parte 1ª, maço 9, D. 92. – Ca.AA, VII, p. 183.

ANEXO X

X-1 1523

(...) [D. Manuel] *mandara cartas de rresposta a el rrey de maluco, e asy dadiuas; e que, com estas cartas e pecas, que el rrey, que deus aja, mandaua a el rrey de maluco, partira dom tristam de malaca, com estas cartas e peças, e foi em hum nauyo, que elle, testemunha, trouxera da china (...)*

*Gomez annes ho spreuy. – Diogo brandam. – Aluarus.*¹⁵⁴

X-2

1524 – Janeiro 1

(referente ao ano que então terminara)

A terra de burneo nam tem majs que canfora, que se chama de burneo, a qual he de comer, e gasta prjmcjpalmente em bengala e paleacate, narsynga (...) que a canfora da china he de botica, segundo ho costume dos christãos, e nam he pera comer, como estoutra de burneo (...) e estes cafres, a que se chama os gentyos, que colhem esta canfora, dam na a estes de burneo per pannos que levam de malaca (...)

Dom sancho amrriquez, capitam moor do mar de malaca per vos alteza, foy estar sobre bimtam, na entrada de julho; e, d ahy, foy ter a patane, e ambrosyo do reguo com ele, e outro navio, esperar hum junquo, que era de syam, de vos alteza, e a saber nouas da china, dos chins que ay vem ter. Mandou ambrosyo do reguo djante, e ele ficou ajmda la, que hos junquos nam sam vimdos; e perguntej lhe per nouas da china. Rrespomdeho me que lhe djsera hum lymgoa que antre os os chins e os portugueses tratava, cando estavam de paz. Djse lhe que eram vyuos d oito ate treze portugueses; e nom safirmaram em quantos, porque huum (sic) djzem ojto e outros djzem treze; e que djziam que ho embaxador, tome piriz, que ajmda era vyuo. Veho um rrecadoa el rrej de bimtam, de seu embaxador, ho quall omem que ho trouxe tornou loguo a fama que el rrej de bimtam lançou pela tera he que os chins aviam de vir sobre malaqua. Jsto nom he muito çerto; porem sam cousas que podem ser. Se vierem, grande dano faram, saluo se o capitam mor acudjr a tempoo, como lhe eu espreevo; porem, o meu parecer he que tall nom faram, que tambem djzem na china que desejam paz comnosquo.

De malaqua, oje, primeiro dja de janeiro de j b xxiiij

(sobrescrito) – *A el rrej, nosso senhor.*

(In dorso) – *De jorje d alboquerque. Do primeiro dja de janeiro de 24.*¹⁵⁵

¹⁵⁴ Torre do Tombo – C. Chron., Gav. 13, Maç. 6, D. 1.

¹⁵⁵ Torre do Tombo – C. Chron., P. 1.^a, Maç. 30, D. 78.