

ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS
2011

VOLUME XLI





MEMÓRIAS 2011

VOLUME XLI

LISBOA
2015

Ficha Técnica

Título: Memórias 2011

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação e revisão:

João Abel da Fonseca, Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

Data: Junho 2015

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 393375/15

ISBN: 978-972-781-121-2

ÍNDICE

| | |
|---|------|
| Titulares dos cargos estatutários em 2011 | XI |
| Vida académica | XII |
| Lista de Membros eleitos | XVII |
| Sessões culturais | |
| 11 JANEIRO | |
| O Conceito estratégico da NATO | 21 |
| António da Silva Ribeiro | |
| 13 JANEIRO | |
| Lançamento do Livro <i>O Mar no século XXI</i> | 37 |
| António da Silva Ribeiro e Armando Teixeira Carneiro | |
| 18 JANEIRO | |
| Para um quadro de segurança do Atlântico: um renascimento da OTAN* | |
| António Barreiros Telo | |
| 25 JANEIRO | |
| Profissionais de saúde nas cruzadas e nos descobrimentos portugueses* | |
| João Neto | |
| 1 FEVEREIRO | |
| Presença do mar na Literatura Portuguesa | 39 |
| Annabela Rita | |
| 8 FEVEREIRO | |
| O Mar na Música* | |
| Rui Vieira Nery | |
| 15 FEVEREIRO – SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA/ 2010 | |
| Homenagem ao prof. doutor Orlando Ribeiro* | |
| Raquel Soeiro de Brito | |
| Homenagem ao prof. doutor Orlando Ribeiro – Um pai fora do comum* | |
| Fernando Ribeiro | |
| Homenagem ao prof. doutor Orlando Ribeiro – Um cientista de excepção* | |
| António Ribeiro | |

| | |
|---|-----|
| 22 FEVEREIRO | |
| A Marinha na toponímia lisboeta | 53 |
| Ana Homem de Melo | |
| 1 MARÇO | |
| Ambiente e Segurança: tendências e perspectivas | 65 |
| Viriato Soromenho-Marques | |
| 15 MARÇO | |
| O mar bíblico. Do poder sobre as águas à exegese hagiográfica | 71 |
| Joaquim Carreira das Neves | |
| 22 MARÇO | |
| O mar em hagiografias medievais de tradição portuguesa. Uma leitura | 81 |
| Armando Martins | |
| 29 MARÇO | |
| Organização superior de Defesa Nacional. Reformas da República 1911-1913 | 95 |
| António da Silva Ribeiro | |
| 5 ABRIL | |
| Lançamento do livro <i>Bicentenário da partida da Família Real para o Brasil*</i> | |
| Francisco Contente Domingues | |
| NRP Sagres – a viagem de circum-navegação de 2010 | 131 |
| Luís Proença Mendes | |
| 12 ABRIL | |
| A minha derradeira comissão de embarque. A emoção da novidade, o júbilo da vitória, o tédio da despedida | 133 |
| Joaquim Félix António | |
| 19 ABRIL | |
| No rasto do povo que fomos e somos | 151 |
| José Caro Proença | |
| 3 MAIO | |
| A Marinha de Guerra no cerco a Cádiz, 1810-1812* | |
| António Ventura | |
| 10 MAIO | |
| O poder marítimo português no início do Século XIX | 173 |
| José Rodrigues Pereira | |

| | |
|--|-----|
| 17 MAIO | |
| O uso do mar na Guerra Peninsular (1801-1811): uma equação da balança do poder na perspectiva dos jovens mahanistas da Marinha Portuguesa | 193 |
| Carlos Baptista Valentim | |
| 24 MAIO | |
| O mar na coleção do Museu Nacional de Arte Antiga* | |
| António Filipe Pimentel | |
| 28 MAIO – 7ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA – AM, Ericeira | |
| “O Mar que nos Une – Reflexões sobre o Mar no Futuro de Portugal” | |
| Dois temas de segurança: a Língua e o Mar | 223 |
| Adriano Moreira | |
| O Instituto Hidrográfico no seu 50.º aniversário* | |
| Carlos Ventura Soares | |
| Elogio do novo Associado de Mérito – a Marinha Portuguesa | 229 |
| João Abel da Fonseca | |
| O Hypercluster da Economia do Mar* | |
| José Poças Esteves | |
| Patrimónios e culturas marítimas* | |
| José Bastos Saldanha | |
| O mar que nos formou. O mar que nos une | 233 |
| Nuno Vieira Matias | |
| 31 MAIO | |
| Da carta-portulano do Mediterrâneo à carta de Latitudes do Atlântico: análise cartométrica e modelação numérica | 237 |
| Joaquim Alves Gaspar | |
| 7 JUNHO | |
| Bernardino António Gomes, Capitão-de-fragata Médico Naval – um notável cientista mal conhecido do dealbar do século XIX | 257 |
| João Xavier de Brito | |
| 14 JUNHO | |
| Em torno do encontro entre Cristóvão Colombo e D. João II: origem e divergências de duas estratégias | 267 |
| José Manuel Garcia | |
| 21 JUNHO | |
| Operações anfíbias no reinado de D. Afonso V – reinado preambular das grandes Epopeias Marítimas | 283 |
| José Ferreira Coelho | |

| | |
|--|-----|
| 28 JUNHO | |
| Das explorações africanas ao <i>ultimatum</i> inglês | 303 |
| Rui da Costa Pinto | |
| 5 JULHO | |
| Da tomada de Goa à tomada de Malaca 1510-1511* | |
| João Paulo de Oliveira Costa | |
| Malaca, 1511-2011. 500 anos de encontros e desencontros | 331 |
| Aurélio de Araújo Oliveira | |
| 12 JULHO | |
| Os Portugueses e o reino do Sião no século XVI | 351 |
| Maria da Conceição Flores | |
| Tailândia por janela do coração* | |
| Sebastião de Castello-Branco | |
| 19 JULHO | |
| Entre capitães e casados: um balanço do “século português de Malaca” (1511-1641) | 353 |
| Paulo Sousa Pinto | |
| 26 JULHO | |
| SESSÃO DE HOMENAGEM AO | |
| ALMIRANTE PEREIRA CRESPO | |
| Vice-almirante Manuel Pereira Crespo – a carreira na Marinha (1930-1968) | 371 |
| José Luís Leiria Pinto | |
| Vice-almirante Manuel Pereira Crespo – o ministro da Marinha | 379 |
| Eduardo Serra Brandão | |
| Anotações sobre a política para o sector da Marinha Mercante durante as funções de ministro do almirante Pereira Crespo | 383 |
| Joaquim Ferreira da Silva | |
| 13 SETEMBRO | |
| A Comunidade de Povos de Língua Portuguesa – palavras de abertura | 387 |
| Nuno Vieira Matias | |
| A Comunidade de Povos de Língua Portuguesa – Historial e Prospectivas* | |
| Mário Constantino | |
| A CPLP como vector da política externa portuguesa* | |
| João Pereira Bastos | |

| | |
|---|-----|
| 20 SETEMBRO | |
| A Língua Portuguesa: pilar essencial da CPLP* | |
| Mário Filipe de Silva | |
| O Mar e a Lusofonia | 389 |
| José Malhão Pereira | |
| 27 SETEMBRO | |
| SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR ADRIANO ALVES MOREIRA | |
| Palavras de abertura | 397 |
| Nuno Vieira Matias | |
| Elogio público | 399 |
| Francisco Vidal Abreu | |
| Uma bandeira marítima para a CPLP | 413 |
| Adriano Alves Moreira | |
| 4 OUTUBRO | |
| Ciclo de conferências “A Cultura, a Imagem e a Divulgação do Mar” | 419 |
| Nuno Vieira Matias | |
| A cultura do mar em Portugal. Renovação | 423 |
| José Vilas Boas Tavares | |
| 11 OUTUBRO | |
| A imagem do mar. Renovação* | |
| João Falcato | |
| O Corpo de Cadetes do Mar – uma iniciativa do GAMMA | 437 |
| Rui Ortigão Neves | |
| 18 OUTUBRO | |
| A divulgação do mar na Juventude – a consciência marítima dos Jovens Portugueses | 445 |
| João Muñoz de Oliveira | |
| Apresentação do programa Kit do Mar* | |
| Teresa Rafael | |
| 25 OUTUBRO | |
| Investigação da Estrutura Termohalina do Oceano usando métodos sísmicos* | |
| Luís Menezes Pinheiro | |
| 15 NOVEMBRO | |
| O Hypercluster do Mar. Ponto de situação* | |
| Fernando Ribeiro e Castro | |

| | |
|---|-----|
| 22 NOVEMBRO | |
| Actividades portuárias e revitalização dos portos portugueses | 453 |
| Jorge Pinho d’Almeida | |
| 29 NOVEMBRO | |
| A Economia do Mar. Áreas de maior potencial de crescimento* | |
| José Poças Esteves | |
| 6 DEZEMBRO | |
| Sir Julian Stafford Corbett, o Clausewitz da estratégia marítima – Reflexões no centenário da publicação de «Some principles of maritime strategy» | 463 |
| Nuno Sardinha Monteiro | |
| 13 DEZEMBRO | |
| Revisitar a Diplomacia Naval* | |
| Victor Lopo Cajarabille | |
| 20 DEZEMBRO – SESSÃO SOLENE EVOCATIVA | |
| Os últimos combates navais no Estado Português da Índia | 485 |
| Nuno Vieira Matias | |
| A ocupação de Goa em 1961 – os antecedentes | 489 |
| Eduardo Serra Brandão | |
| Os últimos dias do NRP Afonso de Albuquerque. O combate contra as forças navais da União Indiana em 18 de Dezembro de 1961 | 495 |
| José Mendes Rebelo | |
| O combate aeronaval do NRP Vega nas águas de Diu, em 18 de Dezembro de 1961 | 519 |
| José Vitoriano Cabrita | |

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2011*

Presidente

Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

Secretário-geral

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

Secretário da Classe de História Marítima

Dr. João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

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

* De acordo com a eleição na Assembleia dos Académicos de 10 de Dezembro de 2009, homologada em 15 do mesmo mês pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

VIDA ACADÉMICA

Entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2010

Em sessão solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, em 15 de Fevereiro, foi entregue o Prémio *Almirante Teixeira da Mota*/2010, *ex aequo*, aos académicos Joaquim Figueiredo Alves Gaspar e Armando José Dias Correia, pelos trabalhos *From the Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude Chart of the Atlantic. Cartometric Analysis and Modeling* e *O Mar no século XXI. Contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*, respectivamente.

Foi ainda entregue uma Menção Honrosa ao Mestre Carlos Manuel Montalvão de Sousa pelo trabalho *O Livro da Fabrica das Naos de Fernando de Oliveira. Princípios e procedimentos de construção naval*.

Na segunda parte da sessão foi homenageado o professor doutor Orlando Ribeiro, com intervenções da presidente da Classe de Artes Letras e Ciências, professora doutora Raquel Soeiro de Brito, e pelos filhos do homenageado, o engenheiro Fernando Ribeiro e o professor António Ribeiro.



Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 28 de Maio teve lugar no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, a 7ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema *O mar que nos une – reflexões sobre o mar no futuro de Portugal*.

Na parte da manhã, depois das saudações dos presidentes José Viegas Freitas e Nuno Vieira Matias, foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações “Dois temas de segurança: a Língua e o Mar” e “O Instituto Hidrográfico no 50º aniversário”, pelos académicos Adriano Moreira e Ventura Soares.

Seguiu-se uma breve cerimónia de entrega de Diplomas de Associado Honorário do ICEA aos Presidentes da Academia Portuguesa da História, da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Academia de Marinha, e do Diploma de Associado de Mérito do ICEA à Marinha Portuguesa, na pessoa do Chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Saldanha Lopes, cujo elogio foi proferido pelo dr. João Abel da Fonseca, presidente do Conselho Superior do ICEA.

Após o almoço-convívio foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações:

“O Hypercluster da Economia do Mar”, pelo dr. José Poças Esteves, “Patrimónios e Culturas Marítimas”, pelo académico José Bastos Saldanha, e “O mar que nos formou. O mar que nos une”, pelo Presidente Nuno Vieira Matias.

A sessão foi encerrada com as alocações dos presidentes Vieira Matias e Viegas Freitas.



Participações do académico Malhão Pereira

O comandante Malhão Pereira participou no Workshop realizado em 25 e 26 de Março na Biblioteca Nacional de Portugal, intitulado “Estudo da cartografia antiga: diagnóstico e perspectivas futuras”, tendo apresentado a comunicação “A cartografia náutica portuguesa. Sugestão para o seu estudo futuro”.

De 19 a 24 de Setembro participou, na Universidade de Évora, na reunião internacional promovida pela Société Européenne pour l’Astronomie dans la Culture (CEAC), com a comunicação “The archaeology of the nautical astrolabe: news from a shipwreck at Namibia”.

Participou ainda, em Dezembro, no seminário internacional organizado em Cochim, Índia, pelo *Institute for Research in Social Sciences and Humanities*, com a comunicação “Cargo of a Portuguese ship bound to India: case study of a shipwreck at Namibia”.

XIII Curso de Verão da Ericeira

Subordinado ao tema “O mar que nos une – reflexões sobre o mar no futuro de Portugal”, decorreu de 17 a 19 de Junho, no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, o XIII Curso de Verão da Ericeira, organizado pelo Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

O evento contou com a participação de diversos académicos, designadamente do almirante António Rebelo Duarte, que proferiu a conferência de abertura intitulada “A Diplomacia do Mar”, do professor Manuel Pinto de Abreu, que apresentou a comunicação “A Extensão da Plataforma Continental – antecedentes, situação actual e prospectiva de desenvolvimento”, e do Presidente da Academia de Marinha, almirante Nuno Vieira Matias, que proferiu a conferência de encerramento intitulada “O horizonte do Mar Português. Segurança e Defesa. Colaboração com a CPLP (extensão das suas plataformas continentais)”.



XII Simpósio de História Marítima

Em 8 e 9 de Novembro realizou-se o XII Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema “A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante”.

Depois das palavras de abertura proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, almirante Nuno Vieira Matias, e da introdução ao tema do Simpósio pelo presidente da Classe de História Marítima, professor doutor Francisco Contente Domingues, o académico Luís Adão da Fonseca proferiu a conferência de abertura, intitulada “Raízes medievais da estratégia subjacente à primeira expansão marítima portuguesa (séc. XIV)”.

Agrupadas nos subtemas “Navios e Arte de Navegar”, “Marinha de Guerra” e “Portos e Redes Comerciais”, foram apresentadas 13 comunicações, seguidas de debate, nos dois dias do simpósio. Na Sessão de Encerramento, a académica Maria Helena da Cruz Coelho proferiu a conferência intitulada “Portugal – um reino “plantador de naus”.

Oportunamente serão publicadas as *Actas do XII Simpósio de História Marítima*.

Assembleias dos Académicos

Realizaram-se duas Assembleias dos Académicos:

- a) a 14 de Dezembro, pelas 14h30, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos anterior, sobre o Relatório de Actividades de 2011 e Plano de Actividades para 2012;
- b) a 14 de Dezembro, pelas 15h30, para eleições nas diversas categorias de membros.

Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2011

Por deliberação do Júri de 5 de Dezembro, o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues*/2011 foi atribuído à obra “Embarcações que Tiveram Berço na Laguna”, do engenheiro João Manuel Senos Nunes da Fonseca.

Lançamento e apresentação de livros

Lançamento do livro *O Mar no Século XXI*, em Janeiro;

Bicentenário da partida da Família Real para o Brasil, em Abril;

Actas do X Simpósio de História Marítima, intitulado *Os Mares do Oriente – A presença Portuguesa circa 1507*, em Maio.



Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 38 sessões ordinárias, três sessões solenes e uma sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

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

Académicos falecidos

Gabriel Lobo Fialho

Ildeberto B. Mota Oliveira

Max Justo Guedes

António Baptista Duarte Silva

Otto von Habsburg

Nuno Valdez dos Santos

João Farrajota Rocheta

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 14 de Dezembro

Honorários da Classe de História Marítima

Armando da Silva Saturnino Monteiro

Honorários da Classe de Artes, Letras e Ciências

Eduardo Henrique Serra Brandão

Eméritos da Classe de História Marítima

Fernando Alberto Gomes Pedrosa

José António Rodrigues Pereira

António Augusto Marques de Almeida

José Luís Ferreira Leiria Pinto

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Rui Manuel Rodrigues de Abreu

Ferdinando Oliveira Simões

António Marques da Silva

Manuel Alexandre F. Pinto de Abreu

Efectivos da Classe de História Marítima

Rui Manuel Taveira de Sousa Loureiro

Alberto Vieira

Pedro Ferreira Gomes Barbosa

João Manuel Lopes Pires Neves

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Victor Hugo Forjaz

Zilda Terra Tavares de Melo França

António Carlos Rebelo Duarte

Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro

Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille

Correspondentes da Classe de História Marítima

António Adriano Pires Ventura

Victor Manuel G. Veríssimo Serrão

José Manuel Henriques Varandas

José Manuel Martins Ferreira Coelho

António José Ravasco Bossa Dionísio

Fernando Alberto Carvalho David e Silva

Maria Helena da Cruz Coelho

Jorge Manuel Moreira Silva

Carlos Montalvão de Sousa

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

José Augusto Vilas Boas Tavares

Luís Meneses Pinheiro

Fernando Ribeiro e Castro

José Luís Rodrigues Portero

Jorge Pinho d'Almeida

Associados da Classe de História Marítima

Manuel Gracia Rivas (Espanha)

SESSÕES CULTURAIS

O CONCEITO ESTRATÉGICO DA NATO

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
António da Silva Ribeiro, em 11 de Janeiro

1. INTRODUÇÃO

Em 1949 foi assinado em Washington o Tratado do Atlântico Norte, que agregou um conjunto de países com interesses convergentes e estilos de vida semelhantes, comprometidos com o objectivo de organizar a defesa comum do espaço europeu, norte-atlântico e norte-americano, para fazer face à ameaça protagonizada pela URSS. Nesta ocasião foi estabelecido como missão da NATO: “*salvaguardar a liberdade e segurança de todos os membros por meios políticos e militares*”.

Entre 1949 e 1991, para cumprir esta missão, a NATO adoptou três conceitos estratégicos¹ muito simples, que privilegiaram, como tarefas prioritárias, a dissuasão e a defesa relativamente ao Pacto de Varsóvia, formado pela URSS e respectivos aliados. Na prática, estas tarefas traduziram-se na presença (avançada) das forças aliadas junto às fronteiras dos países europeus que passaram a gravitar na órbita de Moscovo, e na concepção de uma resposta flexível, viabilizada pelas armas nucleares estratégicas e de teatro, bem como pelas forças convencionais.

A implosão da URSS em 1989, seguida do desmantelamento do Pacto de Varsóvia, colocou a NATO perante o problema do desaparecimento da ameaça que esteve na sua génese e que constituía a sua razão de ser. Em simultâneo: a Organização das Nações Unidas (ONU) adquiriu um papel mais activo na segurança internacional e nas iniciativas de paz mundial; a Comunidade Europeia agregou, aos objectivos de natureza económica, os de segurança, fundados na construção de uma identidade europeia específica;

¹ O primeiro conceito estratégico da NATO foi apresentado no documento DC6/1, de 1 de Dezembro de 1949 (*The Strategic Concept for the Defense of the North Atlantic Area*), complementado pelo MC14, de 28 de Março de 1950 (*Strategic Guidance for North Atlantic Regional Planning*) e pelo DC13, de 1 de Abril de 1950 (*NATO Medium Term Plan*). Em 1952 dá-se uma evolução nesta documentação estratégica, da qual surgem o MC 3/5, de 3 de Dezembro de 1952 (*The Strategic Concept for the Defense of the North Atlantic Area*) e o MC 14/1, de 9 de Dezembro de 1952 (*Strategic Guidance*), que agrega os conteúdos dos anteriores MC14 e DC13. Da fusão do MC 3/5 e do MC 14/1, em 23 de Maio de 1957, surge o MC 14/2 (*Overall Strategic Concept for the Defence of the NATO Area*). Em 16 de Janeiro de 1968 foi promulgado o MC 14/3 (*Overall Strategic Concept for the Defence of the NATO Area*). Em 22 de Novembro de 1954 foi adoptado o MC48 (*The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years*), actualizado em 14 de Novembro de 1955 pelo MC 48/1. Estes dois documentos deram origem, em 23 de Maio de 1957, ao MC 48/2 (*Measures to Implement the Strategic Concept*), actualizado em 8 de Dezembro de 1969 pelo MC 48/3 (*Measures to Implement the Strategic Concept for the Defence of the NATO Area*).

e diversos países do centro e leste da Europa, libertos da tutela estratégica de Moscovo, procuraram, na NATO e na Comunidade Europeia, novas condições de segurança e de desenvolvimento, que motivaram o alargamento das duas organizações.

Foi um período de enorme dinâmica política internacional, durante o qual a Rússia permaneceu algo envergonhada pelo desfecho da guerra fria e bastante retraída pela carência de recursos. Nele, os americanos e os europeus divergiram no entendimento sobre a segurança euro-atlântica: para os americanos, era tempo dos europeus assumirem maiores responsabilidades na sua segurança e defesa; para os europeus, importava então usufruir os dividendos da paz, construindo uma economia comum e sem fronteiras.

Porém, de ambos os lados do Atlântico Norte surgiram opiniões que clamaram a favor da continuação da NATO, com base em três justificações fundamentais: as incertezas sobre a ameaça externa ao espaço euro-atlântico; a grande capacidade de adaptação revelada pela NATO entre 1949 e 1989, para prevenir, conter e controlar conflitos militares na Europa central e de leste; e a essencialidade da Aliança para fomentar a cooperação entre os aliados europeus e norte americanos.

2. O CONCEITO ESTRATÉGICO DE 1991

Foi neste contexto que, em Novembro de 1991, no epílogo da guerra fria, a NATO procedeu à revisão do conceito estratégico, de 16 de Janeiro de 1968, e aprovou, em Roma, um novo documento, público e aberto, como todos desde então, que estabeleceu os grandes princípios para manter a Aliança ajustada ao novo ambiente de segurança. Este conceito estratégico estabeleceu como tarefas primaciais da NATO, a segurança, a consulta, a dissuasão e defesa, e o equilíbrio estratégico da Europa².

Para o desempenho destas tarefas, preconizou como linhas de acção prioritárias:

- A manutenção da segurança dos países aliados;
- A cooperação com os antigos oponentes;
- A abordagem à segurança, com base na cooperação e no diálogo;
- A redução da dependência das armas nucleares;
- O aumento da flexibilidade e mobilidade das forças.

Estas linhas de acção evidenciam que, naquele tempo, as preocupações estratégicas da NATO eram: a manutenção da segurança na Europa, que se encontrava envolvida num processo de profunda reformulação de fronteiras, carregado de incertezas políticas; e a preservação do equilíbrio estratégico face à Rússia que, embora derrotada na guerra fria, dispunha, ainda, de um poder militar relevante.

A directiva militar³ com as orientações decorrentes do conceito estratégico, estabeleceu novas estruturas de forças e de comandos.

² Tratava-se do equilíbrio relativamente à Rússia que, embora já não fosse considerada como o inimigo, ainda justificava muitas dúvidas quanto à sua postura estratégica futura.

³ Designada por MC 400, de 12 de Dezembro de 1991 (*MC Directive for Military Implementation of the Alliance's Strategic Concept*).

As forças convencionais readquiriram relevância e foram organizadas em:

- Forças de reacção (imediate e rápida);
- Forças de defesa principal;
- Forças de aumento (a aprontar por mobilização).

Para além disso, foi robustecido o carácter conjunto das forças, tirando partido das lições aprendidas na I Guerra do Golfo.

A estrutura de comandos perdeu os comandos funcionais e reforçou os comandos conjuntos, mantendo, cada um deles, o carácter regional e as correspondentes áreas de responsabilidade.

Foi com esta estrutura de forças e de comandos que a NATO, em resposta a um apelo da ONU e com base em resoluções do Conselho de Segurança, se envolveu nos conflitos da ex-Jugoslávia.

3. O CONCEITO ESTRATÉGICO DE 1999

Em Abril de 1999, o aparecimento de novas ameaças, a alteração da configuração política europeia decorrente da autonomização de diversos Estados europeus, o alargamento da NATO para leste e a crescente tendência da União Europeia para assumir maiores responsabilidades de segurança e defesa, levaram a Aliança a adoptar, em Washington, durante a cimeira do cinquentenário, um novo conceito estratégico.

Este documento, numa linha clara de continuidade relativamente ao seu antecessor, estabeleceu como tarefas primaciais da NATO, a segurança (através da gestão de crises⁴ e das parcerias⁵), a consulta e a dissuasão e defesa. Quanto a novidades, apresentou quer a gestão de crises e as parcerias, que abriram campo a intervenções expedicionárias, quer o alargamento do âmbito do artigo 5º do tratado de Washington, que abandonou a visão tradicional das “agressões contra o território” e passou a considerar “qualquer ameaça de agressão”. Também desapareceu a tarefa de preservação do equilíbrio estratégico na Europa.

Para o desempenho das tarefas antes referidas, o documento preconizou as seguintes linhas de acção prioritárias:

- A preservação do elo transatlântico;
- A manutenção de capacidades militares efectivas;
- O desenvolvimento de uma identidade de segurança e defesa europeia;
- A prevenção de conflitos e a gestão de crises;
- O estabelecimento de parcerias de cooperação e do diálogo;
- A política de porta aberta;
- O controlo de armas, o desarmamento e a contra proliferação.

⁴ Contribuir para a prevenção de conflitos e a gestão de crises, em conformidade com o artigo 7.º do Tratado de Washington, que atribui à ONU a responsabilidade primária pela manutenção da paz e da segurança internacionais.

⁵ Promover parcerias, cooperação e diálogo com outros países da área euro-atlântica.

Estas linhas de acção denotam que, naquele tempo, as preocupações estratégicas da NATO eram a segurança e estabilidade da área euro-atlântica, bem como as intervenções no exterior das suas fronteiras, com a finalidade de prevenir conflitos e proporcionar ajuda humanitária.

Tal como em 1991, a directiva militar⁶ com as orientações decorrentes do conceito estratégico, determinou importantes alterações nas estruturas de forças e de comandos.

As forças passaram a ser edificadas com o propósito de alcançar determinadas capacidades militares e de cumprir certas missões, desvalorizando, assim, a referência clássica da ameaça a superar. Este novo padrão levou ao abandono do conceito de equilíbrio de forças, baseado na quantidade de unidades e meios. Foram consideradas essenciais as forças nucleares estratégicas, mas perderam relevância as forças nucleares de teatro.

A estrutura de comandos⁷ privilegiou a funcionalidade à geografia e foi organizada com base no *Allied Command Operations*⁸ – (ACO), sediado na Europa e no *Allied Command Transformation*⁹ – (ACT), localizado nos EUA. Também incluiu, na dependência do ACO, alguns comandos conjuntos, a que ficaram subordinados vários comandos funcionais e centros combinados de operações aéreas. Ao ACT ficaram subordinados elementos estruturais ligados ao desenvolvimento de conceitos conjuntos, à pesquisa e tecnologia de capacidades futuras, à formação e ao treino, bem como à ligação ao ACO.

4. O CONCEITO ESTRATÉGICO DE 2010

Em 2010, o efeito cumulativo da internacionalização do terrorismo, das campanhas militares no Iraque e no Afeganistão, da crise na Geórgia, dos crescentes ataques cibernéticos, da emergência de novas potências, do diferente posicionamento estratégico da Rússia, da crise financeira mundial e da necessidade de repensar a NATO com 28 membros¹⁰, entre outros problemas, levaram à adopção, em Lisboa, de um novo conceito estratégico.

⁶ Designada por MC 400/2, de 12 de Fevereiro de 2003 (*MC Guidance for the Military Implementation of the Alliance Strategy*).

⁷ A estrutura de comandos manteve três níveis: estratégico, operacional e tático ou de componente. As maiores reduções verificaram-se no nível tático ou de componente, onde dos treze quartéis-gerais existentes ficaram apenas seis. Em conjunto com as reduções ocorridas no nível operacional, a estrutura de comandos evoluiu de 20 para 11 quartéis-gerais.

⁸ O *Allied Command Operations*, localizado em Mons, na Bélgica, agregou todas as tarefas operacionais dos antigos *Allied Command Europe* e *Allied Command Atlantic*.

⁹ O *Allied Command Transformation*, localizado em Norfolk, nos EUA, passou a ser responsável pela promoção e supervisão da transformação permanente das forças e capacidades da Aliança, especialmente através do treino e do desenvolvimento de conceitos e doutrina.

¹⁰ Albânia, Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, República Checa, Dinamarca, Estónia, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Turquia, Reino Unido e Estados Unidos. Importa realçar que vários países da Europa Central e de Leste, incluindo os países bálticos, entraram para a NATO em 2004 e 2009, pelo que não tinham participado na elaboração do conceito estratégico de 1999. Por isso, os seminários e as conferências promovidas pela NATO no quadro da elaboração do novo conceito estratégico, contribuíram para o desenvolvimento de uma visão comum dos aliados sobre as questões de segurança, distinta das existentes num passado ainda recente.

Este documento¹¹ reitera que a NATO continuará a «salvaguardar e liberdade e a segurança de todos os membros, por meios políticos e militares». A missão estabelecida em 1949 continua, assim, com plena validade e aceitação, apesar das profundas alterações verificadas desde então, na conjuntura de segurança mundial. Como princípios estruturantes da Aliança, é reafirmada:

- A liberdade individual, a democracia, os direitos humanos e o primado da lei;
- A responsabilidade primária do Conselho de Segurança da ONU pela manutenção da paz e da segurança internacionais;
- A preservação do elo transatlântico, como essencial à paz e segurança dos aliados;
- A solidariedade, a partilha de interesses e a assumpção equitativa de encargos, como determinantes da coesão da NATO.

Para salvaguardar a liberdade e segurança dos aliados, o novo conceito estratégico considera que a NATO deve desempenhar três tarefas fundamentais:

- Defesa colectiva, com base no art.º 5.º do Tratado de Washington;
- Gestão de crises, empregando as capacidades políticas e militares aliadas, antes, durante e depois dos conflitos;
- Segurança cooperativa, pela realização de parcerias com países e organizações, pelo controlo de armamentos, a não proliferação e o desarmamento, e pela manutenção da política de porta aberta a todas as democracias europeias que cumpram os critérios de adesão.

Relativamente ao ambiente de segurança, o conceito estratégico reconhece que a ameaça de um ataque convencional à NATO é baixa, embora realce que há diversos países a adquirirem capacidades militares modernas, onde se incluem mísseis balísticos, o que constitui um motivo de crescente preocupação para a segurança euro-atlântica.

Como principais ameaças são identificadas a proliferação de armas nucleares e de outras armas de destruição massiva, bem como o terrorismo.

Para além destas ameaças, o conceito estratégico considera que o ambiente de segurança pode ser afectado por¹²:

- Instabilidades ou conflitos fora das suas fronteiras, decorrentes de extremismo, terrorismo e tráficos de armas, narcóticos e pessoas;
- Ciberataques dirigidos a organizações governamentais, empresas, redes de transportes e abastecimento, ou outras infra-estruturas críticas;

¹¹ O conceito estratégico da NATO foi elaborado por um processo que demorou cerca de um ano e envolveu um grupo de 12 especialistas de diferentes países, liderados por Madeleine Albright. Promoveram diversos seminários em países da NATO, onde foram recolhidos contributos para o relatório entregue em Maio ao Secretário-geral Anders Fogh Rasmussen. Depois disso, foi elaborado o projecto de conceito estratégico, que circulou pelas capitais dos países aliados e foi aprovado em Lisboa.

¹² O conceito estratégico denota, claramente, que não há uma percepção comum na NATO sobre as ameaças. Os novos membros, devido à sua história recente e proximidade à Rússia, têm visões sobre as prioridades da NATO, que diferem das adoptadas pelos membros mais antigos. Estes, pretendem a NATO empenhada no exterior, enquanto os outros valorizam mais a defesa colectiva face à Rússia. O mesmo acontece entre os EUA e os países europeus. Enquanto os EUA pretendem que a NATO esteja focalizada nos esforços de contraterrorismo fora do território da Aliança, os países europeus revelam grande cepticismo acerca dessa actividade militar. É esta a razão pela qual o conceito estratégico contempla diferentes percepções sobre as ameaças.

- Perturbações das rotas de comunicações, transportes e trânsito de pessoas e bens, vitais para o comércio internacional, a segurança energética e a prosperidade dos povos;
- Restrições de acesso ao espaço, decorrentes do desenvolvimento de armas laser e de tecnologias de guerra electrónica, que podem ter impacto no planeamento e nas operações da NATO;
- Condicionantes ambientais ou de recursos, onde se incluem os riscos de saúde pública, as mudanças climáticas, a escassez de água e as crescentes necessidades energéticas, que poderão afectar significativamente o planeamento e as operações da NATO.

Depois de identificar as ameaças, o conceito estratégico apresenta como linhas de acção prioritárias para lhes fazer face:

- A defesa e a dissuasão;
- A gestão de crises;
- A cooperação internacional;
- A reforma e a transformação.

Tal como no conceito estratégico de 1999, a defesa e a dissuasão continuam fundadas numa combinação adequada de capacidades nucleares estratégicas¹³ e de capacidades convencionais¹⁴. Porém, o documento de 2010 considera essencial:

- Realizar treinos, exercícios, planeamento de contingência e troca de informações;
- Desenvolver a capacidade de defesa contra ataques de mísseis balísticos¹⁵ e de armas químicas, biológicas, radiológicas e nucleares;

¹³ No domínio do nuclear as posições dos aliados estão polarizadas entre a Alemanha, que defende um maior empenho da NATO no desarmamento, enquanto a França continua a favorecer a dissuasão nuclear. Os EUA e o Reino Unido preconizam o empenhamento da NATO no desarmamento nuclear, mas consideram que deve manter a capacidade necessária, até ser possível a eliminação global das armas nucleares. Quanto às armas nucleares tácticas estacionadas na Europa, também há aliados (Alemanha, Benelux e Noruega) que pretendem a sua eliminação, enquanto os novos aliados as consideram uma tradução material da ligação transatlântica e da garantia americana de defesa da Europa. Os EUA admitem discutir as armas nucleares tácticas com a Rússia, no quadro da segunda fase das negociações subsequentes ao recente acordo START III. A NATO possui cerca de 300 armas nucleares tácticas na Europa, enquanto a Rússia deverá possuir cerca de 4000, consideradas essenciais face à actual superioridade convencional aliada.

¹⁴ O conceito estratégico refere que a “ameaça convencional não pode ser ignorada” e que os necessários planos de contingência, treinos e exercícios devem ser realizados para proporcionarem uma “garantia visível” para os aliados. Esta é uma preocupação especialmente vinculada dos novos membros da NATO, cujas fronteiras estão mais próximas da Rússia e que, por isso, sentem com maior premissa as questões da defesa territorial.

¹⁵ No domínio da defesa antimíssil, o projecto da NATO, designado por *Active Layered Theatre Ballistic Missile Defence* (ALTBMD), deverá integrar o projecto dos EUA, designado por *Phase Adaptive Approach* (PAA), de modo a proteger as forças, os territórios e as populações dos aliados europeus. Esta posição, que é assumida pelos EUA e pela generalidade dos aliados, tem sido objecto de divergências doutrinais da Alemanha, que pretende ver a defesa antimíssil ligada à dissuasão nuclear. A França, bem como outros países, recusam tal ligação. A Turquia não concorda que o projecto seja apresentado como estando dirigido a ameaças protagonizadas por países concretos, designadamente, o Irão e a Síria. A tudo isto acrescem, por outro lado, os receios de alguns países terem de assumir custos acrescidos e, por outro lado, as disputas pela afirmação dos interesses das indústrias de defesa de certos países.

- Prevenir, detectar, defender e recuperar de ciberataques e de ataques terroristas;
- Proteger infra-estruturas energéticas críticas e linhas de comunicações associadas;
- Manter o financiamento das despesas de defesa em níveis adequados para que as forças armadas disponham de recursos suficientes.

Relativamente à gestão de crises é enfatizada a importância da NATO se manter empenhada na prevenção, gestão, estabilização e apoio à reconstrução das áreas afectadas por crises que constituam ameaça directa à segurança do território e das populações aliadas. Neste contexto, são invocadas as lições dos Balcãs e do Afeganistão para, no quadro da gestão de crises, relevar a importância da abordagem englobante (*comprehensive approach*)¹⁶ nos campos político, civil e militar, para que a gestão de crises seja efectiva. Neste contexto, são identificados como requisitos essenciais:

- A partilha de informações entre os membros da Aliança;
- O desenvolvimento da doutrina e de capacidades militares para a realização de operações expedicionárias;
- A melhoria do planeamento civil-militar, bem como do treino de forças e de especialistas e dos processos de consulta entre aliados.

Passando agora à cooperação internacional, realço que o novo conceito estratégico da NATO considera essencial desenvolvê-la segundo três áreas de esforço:

- Controlo de armamentos, desarmamento e não-proliferação;
- Política de porta aberta;
- Parcerias.

O controlo de armamentos, desarmamento e não-proliferação é direccionado para as armas convencionais e de destruição massiva. No essencial, esta área de esforço destina-se a contribuir para a paz, a segurança e a estabilidade no mundo, e assenta numa política de reciprocidade, transparência e consentimento mútuo.

A política de porta aberta¹⁷ traduz o propósito da NATO reforçar substancialmente a defesa e a segurança dos aliados, através da integração das democracias europeias que partilham os mesmos valores e mostram disponibilidades para assumir as responsabilidades e as obrigações decorrentes dos contributos para a defesa e a segurança comuns.

As parcerias identificadas no conceito estratégico como relevantes para a promoção da segurança euro-atlântica são muito diversificadas, englobam organizações e países em todo o mundo e devem desenvolver-se de acordo com quatro requisitos fundamentais:

¹⁶ No âmbito desta abordagem é preconizado o desenvolvimento, no seio da NATO, de capacidades civis destinadas a, no quadro da gestão de crises, suplementar os meios militares e complementar os recursos civis de outras organizações internacionais como a União Europeia e as Nações Unidas.

¹⁷ A política de porta aberta levanta um conjunto de questões complexas. Em primeiro lugar, a relativa à entrada de Chipre e dos países da Parceria para a Paz. Em segundo lugar, como lidar com a Rússia que considera o alargamento a sua principal ameaça externa. Em terceiro lugar, em que medida as considerações estratégicas determinarão a entrada na Aliança de países com regimes não democráticos, como aconteceu com Portugal em 1949. A política de porta aberta é reafirmada no conceito estratégico e considerada uma das áreas de esforço fundamentais da NATO, o que confirma e valoriza a sua posição na estratégia aliada, deixando campo aberto para decisões concretas no futuro, eventualmente sobre as questões antes identificadas. No curto prazo, aquilo que se pode depreender da declaração da Cimeira de Lisboa, são as formas de parceria a serem desenvolvidas nos próximos meses com a Geórgia e a Ucrânia. A declaração também apela à Rússia para rever a sua posição relativamente à Abkhásia e Ossétia do Sul, e reafirma o compromisso estabelecido em 2008 para a adesão da Geórgia. Também refere algumas perspectivas de adesão para os países dos Balcãs ocidentais.

- Diálogo político e cooperação prática;
- Consulta sobre questões de segurança que suscitem interesses recíprocos;
- Participação na definição da estratégia e na tomada de decisões da NATO pelos parceiros em operações lideradas pela aliança;
- Desenvolvimento das parcerias, garantindo a especificidade de cada uma delas.

No campo das parcerias com organizações, assumem particular relevo as relativas à ONU e à União Europeia. Quanto à ONU, é realçado o propósito de aprofundar o diálogo e a cooperação prática nos termos da declaração conjunta de 2008¹⁸. Sobre a União Europeia, o conceito estratégico, depois de reconhecer a partilha de membros e de valores, enfatiza a necessidade de uma defesa europeia mais capaz e forte. Para isso, preconiza:

- O reforço das parcerias estratégicas com a UE;
- O desenvolvimento da cooperação prática em operações reais, através da coordenação do planeamento e do apoio mútuo;
- O alargamento das consultas políticas em todos os assuntos de interesse comum;
- A cooperação mais profunda no desenvolvimento de capacidades para evitar duplicações e maximizar o custo eficácia.

Nas parcerias com países, assume particular relevo a relativa à Rússia¹⁹, considerada essencial para criar um espaço comum de paz, estabilidade e segurança, baseado na confiança mútua, na transparência e na previsibilidade. Para isso, é visto como essencial promover a consulta política e a cooperação prática em áreas de interesse comum, e usar o Conselho NATO-Rússia para fomentar o diálogo e a acção conjunta.

As parcerias com outros países, destinadas a impulsionar as relações de amizade e cooperação, são consideradas no âmbito de *fora* multilaterais como²⁰:

- O *Euro-Atlantic Partnership Council*²¹;
- A Parceria para a Paz²²;
- O Diálogo do Mediterrâneo²³;
- A Iniciativa de Cooperação de Istambul²⁴.

O conceito estratégico refere que estes *fora* são essenciais para países que não são membros da NATO se poderem juntar à Aliança em projectos de benefício mútuo.

¹⁸ A cooperação entre a NATO e as Nações Unidas tem sido estreita, embora com algumas dificuldades, na ex-Jugoslávia e no Afeganistão. É um elemento essencial da abordagem englobante (*comprehensive approach*) na gestão das crises internacionais.

¹⁹ A velha ideia que a NATO servia para “manter os russos fora”, perdeu realismo com o fim da guerra-fria. Nesse sentido, o novo conceito estratégico confere à Rússia o estatuto de parceiro relevante.

²⁰ Para além das parcerias referidas, a NATO mantém mais os seguintes *fora* de cooperação: a *NATO-Georgia Commission*; os países de contacto (Austrália, Nova Zelândia, Japão e Coreia do Sul); o *Afghan Cooperation Program* e o *Structured Cooperation Frame-work* englobado no *NATO Training Mission in Iraq*.

²¹ Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bielorrússia, Bósnia e Herzegovina, Finlândia, Antiga república Jugoslava da Macedónia, Geórgia, Irlanda, Cazaquistão, República do Quirguistão, Malta, República da Moldávia, Montenegro, Rússia, Sérvia, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Turquemenistão, Ucrânia, Uzbequistão.

²² Países da Europa, Cáucaso e Ásia Central.

²³ Jordânia, Israel, Egipto, Tunísia, Argélia, Marrocos e Mauritânia.

²⁴ Kuwait, Bahrain, Qatar e Emiratos Árabes Unidos.

Depois de apresentadas as linhas de acção prioritárias para, com recurso à cooperação internacional, fazer face às ameaças, o novo conceito estratégico refere que, no campo da reforma e da transformação, é necessário:

- Dispor de recursos financeiros, militares e humanos suficientes para realizar as missões destinadas a garantir a segurança das populações e do território aliado;
- Maximizar as capacidades de projecção e de sustentação das forças;
- Assegurar a máxima coerência no planeamento de defesa, para reduzir duplicações e melhorar o desenvolvimento de requisitos modernos;
- Desenvolver e operar capacidades de forma conjunta, por razões de solidariedade e de custo-eficácia;
- Preservar e fortalecer as capacidades, os padrões, as estruturas e os financiamentos conjuntos;
- Empreender um processo contínuo de reforma destinado a adequar estruturas, melhorar métodos de trabalho e maximizar a eficiência.

O conceito estratégico termina com uma declaração política forte, estruturada sobre as seguintes ideias-força:

- Determinação para continuar a renovação da aliança, de forma a mantê-la capaz de superar os desafios de segurança do século XXI;
- Empenhamento na preservação da sua eficácia político-militar;
- Fundamentação da aliança na partilha dos valores comuns de liberdade individual, de democracia, dos direitos humanos e do primado da lei;
- Focalização no propósito comum de salvaguarda da liberdade e segurança dos aliados;
- Unidade, solidariedade, força e determinação na defesa dos valores e propósitos comuns.

5. AS INOVAÇÕES DO CONCEITO

A elaboração²⁵ dos conceitos estratégicos da NATO é, no essencial, um processo de construção de consenso entre os aliados, sobre as ameaças existentes, a codificação de práticas desenvolvidas e a definição das formas de acção diplomática e militar relativamente a aliados e a países terceiros. Embora sem carácter legal nem informação objectiva de

²⁵ A elaboração de cada conceito estratégico decorre segundo um processo de reflexão onde participam diversos especialistas internacionais altamente qualificados, que consideram os desenvolvimentos estratégicos ocorridos e apresentam as suas recomendações à NATO. Ironicamente todos os conceitos estratégicos parecem sempre mais importantes do que na realidade são. Com efeito, poucas são as decisões diárias que se fundamentam no conceito documentado. Muito mais que o conteúdo, o que importa é o processo pelo qual é elaborado. Para os países e para os funcionários da NATO, assume grande relevância o trabalho de análise de questões estratégicas e o esforço para conciliar diferentes perspectivas e os distintos interesses nacionais. Por isso, nenhum conceito estratégico alguma vez se constituiu como um documento de referência para o trabalho diário dos responsáveis da NATO, mas a sua elaboração sempre serviu para proporcionar uma visão geral do que a Aliança fará nos anos mais próximos.

natureza financeira, os conceitos estratégicos da NATO são fundamentais, porque estabelecem os grandes princípios políticos comuns e acordados para enquadrar as decisões e acções da Aliança nos anos seguintes. São documentos evolutivos e não revolucionários, pelo que cada conceito estratégico aprovado, possui sempre similaridades óbvias com os precedentes. Apesar disso, o novo conceito estratégico é inovador na forma que apresenta e na doutrina que estabelece.

Quanto à forma, importa realçar que o texto é muito mais abreviado que o das versões de 1991 e 1999. Isso foi conseguido, focalizando o objecto do conceito estratégico nos princípios fundamentais e duradouros, deixando as orientações e as medidas de operacionalização para o texto da declaração da Cimeira de Lisboa. Assim, o conceito estratégico permanecerá válido por mais tempo, na medida em que caberá às futuras declarações de cada cimeira, actualizar os aspectos relativos à operacionalização dos grandes princípios estabelecidos em Lisboa. Outra razão para a reduzida dimensão do novo conceito estratégico, está relacionada com a necessidade de estabelecer princípios claros para que os actores interessados e a opinião pública em geral não tenham dificuldades na sua compreensão.

Para se identificarem as inovações doutrinárias do conceito estratégico, é indispensável fazer a sua leitura conjugada com a da declaração da Cimeira de Lisboa. Dela, resulta evidente que a NATO, finalmente, pôs fim a duas décadas de indefinição sobre o seu propósito.

Foram duas décadas paradoxais, na medida em que a sua zona natural de hostilidade diminuiu, enquanto a sua zona de actividade real continuou a expandir-se, embora, no campo da doutrina, a Aliança tenha permanecido focalizada na acção militar e no espaço euro-atlântico. Por isso, em Lisboa, a NATO tratou de se institucionalizar como uma organização político militar global, através de um bem concebido e subtil conjunto de tarefas e de linhas de acção prioritárias, que na realidade, criam um novo racional doutrinário, centrado na essencialidade da Aliança para a segurança global. É, por isso, que o conceito estratégico de Lisboa estabelece os princípios para a expansão: das tarefas políticas e militares da NATO; das suas fronteiras de actividade; dos seus métodos, meios e funções, facto absolutamente inovador, que transformará a NATO, da Aliança militar que foi, para uma organização político-militar do futuro, com uma estratégia semelhante à doutrina preemptiva dos EUA, o que contrasta com a estratégia defensiva adoptada durante a guerra-fria e nos anos que se seguiram.

Na linha dos conceitos estratégicos de 1991 e de 1999, o novo conceito estratégico, reitera a missão estabelecida no Tratado de Washington, porque ela é o verdadeiro cimento agregador da NATO. Quanto aos princípios estruturantes, bem como às tarefas fundamentais de defesa colectiva e de gestão de crises, é certo que há uma reafirmação, mas também é patente a inovação do conceito estratégico aprovado em Lisboa.

A gestão de crises surgiu pela primeira vez no conceito estratégico de 1999, na sequência da intervenção da NATO fora da área, nos Balcãs. No essencial, visava a melhoria da segurança e da estabilidade da área euro-atlântica, em conformidade com

o artigo 7.º do Tratado de Washington, que remete para a ONU a responsabilidade primária pela manutenção da paz e da segurança internacionais. Porém, como no novo conceito estratégico não constam estes dois requisitos (área euro-atlântica e artigo 7.º do Tratado), parece haver uma maior predisposição para a NATO realizar intervenções destinadas a «ajudar a gerir crises emergentes que tenham potencial para afectar a segurança da Aliança». Esta inovação foi incorporada, tendo como referência as lições aprendidas no Afeganistão, que levaram a NATO a acrescentar à prevenção e gestão de crises, a estabilização pós-conflito e o apoio à reconstrução. Para isso, a Aliança prevê a edificação de pequenas capacidades civis, que facilitem a sua cooperação com outras organizações melhor equipadas nesse campo, como é o caso da União Europeia, e que permitirão à NATO operar onde outros actores não sejam capazes.

A defesa colectiva é concebida com diferenças em conteúdo e peso, relativamente ao conceito estratégico de 1999. Quanto ao conteúdo, a novidade reside no facto do documento ter estabelecido que a NATO também defenderá e dissuadirá «relativamente a desafios de segurança emergentes quer eles ameacem a segurança de aliados individualmente ou a aliança como um todo». Esta formulação destina-se a conferir aos responsáveis da NATO liberdade de acção suficiente para considerarem, no âmbito do artigo 5.º do Tratado de Washington e por processos de análise caso a caso, as novas ameaças, nomeadamente os ataques de mísseis balísticos²⁶ e os ciberataques²⁷.

Quanto ao peso, importa notar que a defesa colectiva surge associada à tarefa de segurança cooperativa, que valoriza a promoção da segurança internacional com recurso à cooperação no domínio dos armamentos, alimentada pela política de porta aberta, fundada em parcerias existentes ou a estabelecer, credibilizada pela permanente reforma e transformação, e estruturada sobre valores fundamentais e comuns. Para isso, certamente que terá contribuído a nova percepção do ambiente de segurança, onde é claramente identificado um leque de ameaças mais amplo, que requerem «um envolvimento activo da Aliança na melhoria da segurança internacional, através, entre outras medidas, de parcerias com os países que sejam relevantes e outras organizações». Por outras palavras, isto significa que a NATO deixará de ser, apenas, uma organização de defesa colectiva da região euro-atlântica, para assumir, também, o encargo de promover arranjos de segurança à escala global, que beneficiem e protejam os interesses dos seus membros. Porém, isto parece significar que a NATO privilegiará o desenvolvimento de parcerias globais de segurança, mas não se empenhará numa função de fornecedor global de segurança. Por isso, é neste contexto que deverá ser entendida outra inovação substancial do conceito

²⁶ O conceito estratégico e a declaração da Cimeira de Lisboa referem-se, respectivamente, à capacidade de defender os territórios aliados contra ataques de mísseis balísticos, e no desenvolvimento de um sistema de defesa antimíssil, nomeando o Irão e a Coreia do Norte como fontes de preocupação.

²⁷ Os ciberataques são mencionados no conceito estratégico, embora sem explicitar que representam um ataque no âmbito do Art.º 5.º. Porém, o documento reconhece a necessidade de desenvolver capacidades para defender os aliados e a Aliança de ciberataques desencadeados por terroristas ou militares estrangeiros.

estratégico adoptado em Lisboa, isto é, o renovado conteúdo das parcerias com a União Europeia e com a Rússia²⁸.

Perante o esforço titânico de promover arranjos de segurança à escala global, a NATO e a União Europeia desenvolveram, a partir de 2008, uma perspectiva convergente sobre o interesse mútuo de desenvolvimento das capacidades europeias através da PESD, hoje designada Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD). Há ainda alguns obstáculos a uma maior cooperação entre as duas organizações, decorrentes do relacionamento da Turquia com a União Europeia, relativamente à questão cipriota e à adesão. Tem havido diálogo informal periódico entre as duas organizações. Porém, resta agora ver qual o sentido prático e pragmático das mudanças nos mecanismos²⁹, princípios³⁰, estrutura³¹ e conceitos³² que regulam a cooperação entre a NATO e a União Europeia, que não podem deixar de considerar, para além das matérias de segurança, as relativas a assuntos políticos, económicos e sociais, de forma a que o relacionamento bilateral fique alinhado com as realidades de hoje e com os requisitos do futuro. Tudo isto requer visão e liderança política, ambas escassas na actualidade. Porém, a tarefa e a oportunidade são claras, enquanto o tempo parece curto para os aliados encontrarem forma de trabalhar melhor em conjunto na NATO e na UE.

Quanto à Rússia e, na linha dos apoios concedidos por Moscovo no Afeganistão e de uma maior abertura diplomática, foi enfatizada a necessidade de fomentar a cooperação recíproca³³ e de promover o diálogo sobre a defesa antimíssil. Neste caso particular, é pretendido avaliar as possibilidades da Rússia participar no sistema de protecção que a NATO pretende criar para integrar os meios de detecção e intercepção dos estados membros³⁴. A concretizar-se, será um avanço significativo nas relações NATO-Rússia, mas isso não traduzirá a possibilidade de concretização da piada proferida em 1954 por Nikita Khrushchev, sobre o pedido de adesão à Aliança Atlântica. Com efeito, a doutrina

²⁸ Portugal tem defendido a necessidade da NATO desenvolver novas parcerias estratégicas, ainda que assumindo a forma intermédia de diálogos de segurança com países da África Subsaariana e do Atlântico Sul, onde o Brasil é um actor relevante. Neste contexto, tem referido que deve ser mantida a individualidade das diversas parcerias, pelo facto de representarem interesses e objectivos diversos.

²⁹ Acordo *Berlin plus*.

³⁰ Princípio do *NATO first*, que condiciona qualquer intervenção militar da União Europeia à declaração prévia da NATO sobre o seu interesse em participar.

³¹ Partilha da mesma estrutura de comandos, apenas sobre o pretexto de evitar duplicações, quando os propósitos e filosofias de actuação são distintos.

³² O conceito de complementaridade da NATO e da União Europeia no campo da defesa e segurança, sendo útil para organizar os esforços comuns, manteve diferenças políticas e militares indesejáveis.

³³ Para além do Afeganistão, a cooperação com a Rússia, estabelecida no *Joint Review of the 21st Century Common Security Challenges*, engloba matérias como a luta contra o terrorismo, o narcotráfico e a pirataria, a proliferação de armas de destruição massiva e os seus meios de projecção.

³⁴ Conforme referido antes, no essencial, este sistema é a integração do projecto da NATO de defesa das forças em teatros de operações, aprovado em 2008 em Bucareste (*Active Layered Theatre Ballistic Missile Defence – ALTBMD*), com o projecto anti-míssil dos EUA para a Europa (*Phased Adaptive Approach*), de forma a proteger os territórios e as populações de aliados europeus. O Presidente Russo defendeu o desenvolvimento de um sistema europeu único, estruturado em zonas geográficas diferenciadas, que não mereceu acolhimento dos restantes membros do Conselho NATO-Rússia.

militar russa publicada em Fevereiro de 2010, traduz bem o secular complexo de cerco de Moscovo, ao considerar que a sua principal ameaça é o alargamento da NATO.

Outra questão inovadora é a que se coloca agora no campo das consequências práticas da directiva militar que estabelecerá, em Junho de 2011, as orientações para as estruturas de forças e de comandos. Neste âmbito, o conceito estratégico refere que a NATO se vai “*empenhar num processo de reforma contínua, para adequar estruturas, melhorar métodos de trabalho e maximizar a eficiência*”. É uma fórmula vaga, mas que ilustra as importantes negociações em curso para reorganizar a estrutura de forças e de comandos, tendo em consideração as reduções nos orçamentos de defesa dos aliados, bem como os custos crescentes das operações da NATO.

A declaração da Cimeira de Lisboa refere que a Aliança reduzirá em 35% o pessoal dos seus quartéis-generais e que as agências diminuirão de 14 para 3³⁵. Porém, ainda é preciso tomar decisões sobre outras reduções de custos e de reorganização das estruturas de comandos e de forças, o que implicará duras negociações.

Em resultado desse complexo processo, as estruturas de comando deverão ficar mais flexíveis, eficientes e eficazes. As estruturas de forças, suportadas por fundos de cada aliado, deverão tornar-se mais projectáveis.

Nestas circunstâncias, sobre as estruturas de forças, parece-me que haverá um reforço da tendência para serem orientadas pela missão a desempenhar e pela colaboração com as forças policiais e organizações civis. Neste contexto, prevejo que, para além das forças de reacção e de defesa anti-míssil, se assistirá à tendência crescente para criar forças para a guerra no espaço, para a ciberguerra e para a guerra no mar, com os respectivos quartéis-generais projectáveis.

Quanto à estrutura de comandos, suportada por fundos comuns, é óbvia a redução do número existente. Porém, o mais relevante será o facto de o carácter funcional vir a adquirir ainda maior relevância, pela sua adequação para fazer face às novas ameaças.

Assim, aquilo que prevejo é a manutenção do *Allied Command Operations* e do *Allied Command Transformation*, como comandos de nível estratégico. O ACO deveria continuar a ter como missão comandar operações e ser responsável pelos padrões de certificação das forças e pelos exercícios. O ACT deveria continuar responsável por adaptar as futuras capacidades aliadas, incluindo as tecnologias emergentes e o desenvolvimento de doutrina para a preparação e o emprego das forças. A nível operacional deveriam ser mantidos três comandos para, apoiados em centros de excelência³⁶, aprontar as forças

³⁵ Focalizadas na aquisição, logística e comunicações, mas com uma estrutura de apoio.

³⁶ Estes centros deverão ter um carácter misto (nacional e aliado) e, para além de promoverem a contínua transformação da aliança, poderão: proporcionar novas capacidades de treino antes dos empenhamentos operacionais; apoiar as forças empenhadas em operações; promover a interoperabilidade das forças conjuntas e combinadas a nível estratégico, operacional, tático e técnico; fomentar a melhoria da prontidão. Cada centro de excelência deverá estar focalizado em capacidades ou competências específicas, servindo o país onde está instalado e a NATO. Neste momento, a NATO tem: *Joint Warfare Centre* (Noruega); *Joint Forces Training Centre* (Polónia); *Joint Analysis and Lessons Learned Centre* (Portugal); *NATO Undersea Research Centre* (Itália); *NATO School* (Alemanha); *NATO Communications and Information Systems School* (Itália); *NATO Maritime Interdictions Operational Training Centre* (Grécia).

navais, terrestres e aéreas. A nível tático e na supremacia da reforma desencadeada em 1999, deveriam ser eliminados os actuais seis comandos. Do ponto de vista estrutural, esta reforma conferiria maior controlo político ao emprego das forças, e fomentaria o envolvimento de mais países na estrutura de forças, através da implementação, com carácter misto, isto é, nacional e NATO, de um conjunto diversificado de centros de excelência necessários à Aliança, nomeadamente nos seguintes campos: análise e simulação de operações aéreas; comando e controlo; cooperação civil-militar; operações em tempo frio; operações marítimas combinadas; ciberdefesa; defesa contra terrorismo; inactivação de explosivos; desminagem humanitária; montanhismo; guerra de minas; defesa NBQ; treino de PFP; operações de polícia. Do ponto de vista operacional, esta reforma simplificaria a cadeia de comando, permitiria desenvolver ainda mais o conceito de CJTF e não só não comprometeria nada de substancial da organização operacional da última década (NRF, CJTF, *Land High Readiness Forces* (HQ) e os *Maritime Deployable High Readiness Forces*), como fomentaria essas estruturas de forças para os casos da guerra no espaço, da ciberguerra e da guerra no mar, com os respectivos quartéis-generais projectáveis, o que daria maior flexibilidade e reduziria os custos da estrutura comum. Para além disso, estaria em linha com a realidade da guerra moderna, onde se verifica uma interpenetração dos níveis estratégico e tático no nível operacional.

6. CONCLUSÃO

Concluo, enfatizando que a NATO está num momento de viragem para um futuro onde deixará de ser uma aliança euro-atlântica, para ser uma aliança global, se não nos membros, pelo menos na acção. Por isso, como o novo conceito estratégico mostra, não poderá agir sozinha em tão vastos domínios, onde o controlo dos vários aspectos que importam à segurança dos aliados é extremamente complexo e exigente.

Nestas circunstâncias, no futuro, a NATO, tendo presente os imperativos da defesa colectiva, realizará os maiores esforços estratégicos na gestão de crises e na segurança cooperativa, de forma a promover a estabilidade internacional. Por isso, como o novo conceito estratégico deixa perceber, na próxima década assistiremos a um reforço do trabalho político da NATO, destinado a mitigar os danos ou a superar as potenciais crises de segurança que afectem os interesses dos aliados.

Bibliografia

- Defence Policy and Planning Committee; *The Alliance's Most Pressing Capability Needs, A Package for Lisbon*; NATO; 27 de Setembro de 2010; pp. 1-13.
- Hunter, Robert E.; *NATO's "Planned Strategic" Concept is not Enough*; European Institute; European Affairs; Abril-Maio 2010; Vol. 11, no 2.
- Monteiro, Nuno Sardinha; *O Conceito Estratégico de Lisboa e a queda de um mito* (no prelo).
- Monteiro, Nuno Sardinha; *O Conceito Estratégico de Lisboa e as tarefas da NATO* (no prelo).
- NATO Military Structure; *A new command structure for a transformed Alliance*; NATO; Abril 2007; pp. 1-12.
- Santo, General Gabriel Augusto do Espírito; *O Novo Conceito Estratégico da OTAN e os Interesses de Portugal*; Revista Militar, n.º 10; Outubro 2010; pp. 965-977.
- Security & Defence Agenda; *Protecting the global commons*; Brussels; 16 de Setembro, 2010.
- Security & Defence Agenda Report; *The new global security landscape; 10 recommendations from the 2010 Security Jam*; Brussels; 2010.
- Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organisation*; Adopted by Heads of State and Government in Lisbon.
- World Politics Review; *The Global Security Picture*; Special Report; Dezembro 2010, pp. 8-42.

LANÇAMENTO DO LIVRO *O MAR NO SÉCULO XXI*

Apresentação na Academia de Marinha,
em 13 de Janeiro



No dia 13 de Janeiro de 2011, na Academia de Marinha, perante uma audiência de ilustres personalidades civis e militares, teve lugar a apresentação do livro *O mar no século XXI* da autoria do Comandante Armando Dias Correia.

Trata-se de um livro que procura destacar a importância crescente do mar e alerta para um novo mundo de novas oportunidades e condicionamentos que se abrem para um país marítimo como Portugal.

A apresentação do livro foi feita pelo Contra-almirante António Silva Ribeiro a que se seguiu uma intervenção do Prof. Doutor Armando Teixeira Carneiro na qualidade de representante da FEDRAVE – Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro, entidade que patrocinou e editou a obra. O autor teve depois a oportunidade de agradecer ao Presidente da Academia de Marinha, Almirante Nuno Vieira Matias, a oportunidade de apresentar o seu livro numa destacada sede do saber marítimo. Antes de

apresentar a motivação para a realização da obra dedicou ainda uma palavra de agradecimento pela presença à audiência que ocupava por completo o auditório da Academia de Marinha. De entre as personalidades presentes mereceram destaque o Vice-almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-almirante Carvalho Abreu, o ex-Ministro da Defesa Nacional e da Segurança Interna Figueiredo Lopes e o Presidente da Direcção da Revista Militar, General Gabriel Espírito Santo.

O livro em apreço abre com um texto de apresentação do Editor, a FEDRAVE, a que se seguem um prefácio, assinado pelo Contra-almirante António da Silva Ribeiro, e a motivação e os agradecimentos do autor. A obra propriamente dita é constituída por uma curta introdução e seis capítulos, a saber: “O Valor do Mar”, “O Direito do Mar e os Espaços Marítimos”, “O Valor do Mar para os EUA e para a NATO”, “O Valor do Mar para a Europa”, “O Valor do Mar para Portugal” e “O Valor do Mar no futuro”. Encerra com uma bibliografia muito completa, compreendendo livros, artigos, documentos técnicos, notícias e palestras.

Com base nos cinco primeiros capítulos, essencialmente informativos, muito ricos em conhecimentos, o autor conclui com uma análise prospectiva, abordando quer as perspectivas geopolíticas futuras, quer os desafios que no século XXI se colocam no Mar, designadamente de natureza política, energética, científico-tecnológica, económica, ambiental, cultural e de segurança e defesa. Esta obra procura assim, salientar o valor do Mar nas suas diversas vertentes, nomeadamente quanto às características físicas, aos recursos vivos, aos recursos vegetais, às potencialidades energéticas, aos recursos mineiros, à importância para a ciência, ao contributo para a estabilidade ambiental, ao peso na economia e ao impacto na geopolítica e na geoestratégia. Cobre ainda a relevância do Mar para a potência hegemónica, os EUA, mas também para a NATO, para a Europa e para Portugal, terminando, como já referimos, com uma análise prospectiva dos desafios marítimos das próximas décadas.

Trata-se de um livro de cerca de 400 páginas, de excelente qualidade gráfica, com muitos quadros e imagens a cores, de que foram impressos 1500 exemplares.

PRESENÇA DO MAR NA LITERATURA PORTUGUESA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pela prof.^a
doutora Annabela Rita, em 1 de Fevereiro

*A Europa jaz, posta nos cotovelos:
De Oriente a Ocidente jaz, fitando,
E toldam-lhe românticos cabelos\vvv
Olhos gregos, lembrando.*

*O cotovelo esquerdo é recuado;
O direito é em ângulo disposto.
Aquele diz Itália onde é pousado;
Este diz Inglaterra onde, afastado,
A mão sustenta, em que se apoia o rosto.*

***Fita, com olhar esfíngico e fatal,
O Ocidente, futuro do passado.
O rosto com que fita é Portugal.***

Fernando Pessoa. “O dos Castelos” in *Mensagem* (bolds meus)

Evoco, deliberadamente, um dos textos mais emblemáticos de uma linhagem estética que atravessa a literatura portuguesa e que a revela, em parte, cindida entre uma vocalização apolínea e solar e outra melancólica e crepuscular, num dialogismo de vocação identitária.

Em finisterra geográfica que verte em símbolo, à beira-água, a literatura portuguesa desenvolve, em contra-luz, o canto da sua epopeia e o fado dos seus naufrágios, cujos textos mais modelares e emblemáticos são *Os Lusíadas* e *A História Trágico-Marítima*.

Indivíduo e colectividade fundem-se identitariamente à beira de um duplo espelho: o mar, expressão da intemporalidade e do futuro, e o(s) rio(s), representação do fluir da História. Na lenta elaboração do símbolo e da sinédoque, desde o cancionero medieval, a literatura vai procurando conformar e configurar a identidade estética nacional entre as coordenadas do autor, as do país (da sua História e da sua Cultura) e as do Ocidente, que os inscrevem e os inteligibilizam. Nas sombras do efabulatório, unificada pela interdiscursividade (memória, continuidade e metamorfose), vai-se inscrevendo essa profunda, sinuosa e continuada reflexão sobre uma identidade estética onde se fundem indivíduo e país que a Literatura, como e com as outras artes, desenvolve e elabora.

Trata-se de uma identidade nacional configurada pelo traço retratista, mais obviamente iniciado pelo esboço camoniano (“*quási cume da cabeça/ De Europa toda, o Reino Lusitano, / Onde a terra se acaba e o mar começa*”, *Os Lusíadas*, III- estr. 20) que Pessoa termina, em registo mediúcnico, como rosto da mítica Esfinge. Identidade em que muitos autores inscrevem a sua. É o caso de Casimiro de Brito, que desenvolve toda uma obra entre duas versões de um mesmo poema, *Portugal*, com que acaba por representar a literatura portuguesa numa antologia de doze poetas europeus significativamente intitulada *Hotel Europa – Maastricht* (2001):

“Frente ao mar meu corpo ardente e posto em sossego ainda sonha. A memória e o destino. De, sendo já velho, me sentir menino para novas aventuras. Europa é o caminho. Amanhã é agora.”

É também o caso, por exemplo, de João de Melo, que começa o “Livro Zero” (“A Felicidade Sábia”) de *Gente Feliz com Lágrimas*¹, afirmando:

“Posso estar aqui, de frente para o mar dos Açores /.../ e vou também percorrendo a ficção de tudo: lugares, luas, a invenção de cada movimento ou um pêndulo que oscila entre a fantasia e a vida. Posso mesmo estar sentado desde o início, tanto na primeira página de um livro como numa falésia da ponta da Ilha. Voltado para o Norte, que é de onde se soltam os ventos malditos e se movem as nuvens, e também de onde me chega a ilusão de nunca ter seguido senão a própria sombra.” (p. 483)

E termina, retomando os fios que tecem a ficção, enlaçando-os numa última palavra exclamativamente enfatizada: “literatura.” (“*!...! tudo isto não passou afinal de um riso que chora ou de um pranto que ri – e de literatura!*”, p. 486). E poderia continuar, numa enumeração interminável, atravessando toda a nossa literatura, registando a persistência deste itinerário a que tenho dedicado muito da minha atenção, alternando entre pranto, reflexividade e melancolia, mas também confiança e solaridade, entre sístole e diástole, disforia e euforia².

No entanto, a modernidade oferece-nos uma metamorfose nos reflexos desse espelho de águas feito: nele, começamos a perceber uma progressiva esteticização das imagens. A dupla indivíduo-colectividade, caldeada no símbolo, na sinédoque e na personificação, começa a ceder a uma museologia estética que cristaliza itinerários da História da Arte, itinerários que favorecem a compreensão das poéticas autorais. É o caso, por exemplo, de alguns textos de Sophia de Mello Breyner, onde a memória biográfica e a estética, individual e colectiva, se cruzam e confundem, como procurarei demonstrar em seguida.

¹ Trata-se de uma obra de 1988 (Lisboa, Dom Quixote) que conquistou diversos e conceituados prémios: Grande Prémio do Romance e Novela da A.P.E., Prémio Eça de Queiroz, Prémio Fernando Namora, Prémio Cristóvão Colombo (Peru) e Prémio Antena Um. A edição utilizada foi a 16^a, de Outubro de 2000, publicada em Lisboa pelas Publicações Dom Quixote. Por comodidade, todas as referências acompanharão as citações no corpo de texto.

² Remeto, em especial, para o itinerário que percorro ao longo dos meus dois volumes de ensaios significativamente intitulados *No Fundo dos Espelhos* (um já publicado em 2003 e outro prestes a sair no Porto, nas Edições Caixotim).

Retorno a um texto de que já me ocupei noutra perspectiva: *A Casa do Mar*, de Sophia³. Numa visita que me conduziu a um patamar de conhecimento onde ele se distingue, desdobra e afirma a sua polivalência.

Sendo a percepção exclusivista, apesar de diferentes tipos de conhecimento serem possíveis (desde o casual e comum, da experiência quotidiana, até ao fundamental e extraordinário, da experiência “epifânica”), contradizem-se: *A Casa do Mar* é, em simultâneo, objecto e via ambíguos, potenciando tipos de leitura correspondentes, tipos de leitores, e, mais ainda, fazendo alguns gerarem iniciaticamente outros através do reconhecimento de citações, mesmo na versão mais eufemística da alusão.

Se a literalidade do primeiro nível de conhecimento (da descrição de uma casa) conduz o leitor a dificuldades no traçado de uma eventual planta da casa que alertam já para a ilusão de tal pista de leitura, a familiaridade de algumas imagens provoca um efeito de vago reconhecimento, de *déjà vu*, que favorece o questionamento, a indagação, a investigação. Busca que se radica numa afirmação fundamental: tudo é: “*como se /.../ fosse outra coisa*” (p. 65).

Tudo isso confere à *Casa do Mar* “*transparência ambígua*” (OP III, 121), tornando-a “*lugar de convocação /.../ Onde do visível emerge a aparição*” (OP III, 341, sublinhado meu). E essa aparição será de imagens identitárias, reveladoras, quer de Sophia, quer, de outros autores importantes para ela, às vezes fundindo-se ambas em sobreimpressões. Aparição pelo fragmento, vestígio de um percurso, memória “*de um projecto*” (OP III, 226), homenagem retórica no detalhe representativo de uma poética.

Entreolhando-nos, reconheço agora a casa transbordante de evocações que a cifram e em que se legitima esteticamente, qual “*laguna onde se espelham / Narcísicos palácios cor-de-rosa*”⁴, como a poeta afirma em *Memória*, assumindo marcar-lhe o “1º Andamento” poético:

*“Mimesis. E vós Musas filhas da memória
De leve passo nos cimos do Parnaso
Suave a brisa – a fonte impetuosa
Princípio fundamento rosto-início
Espelho para sempre os olhos verdes
As longas mãos as azuladas veias”*⁵

Memória que invoca e interpela:

*“És quem desliza e canta à flor da água
Música e água é tua voz para mim”*⁶

³ Sophia de Mello Breyner Andresen. “A Casa do Mar” (1970) in *Histórias da Terra e do Mar*, 7ª ed., Lisboa, Texto Editora, 1994, pp. 57/72. Por comodidade, darei as referências de paginação ao longo do texto. Dediquei-lhe um ensaio incluído no vol. II do meu livro *No Fundo dos Espelhos*, Porto, Edições Caixotim (no prelo), reflexão que continuo aqui.

⁴ Sophia de Mello Breyner Andresen. *Musa*, Lisboa, Caminho, 1994, p. 34.

⁵ *Ibidem*, p. 16.

⁶ *Ibidem*, p. 33 (“*Childe Harold – Canto Quarto*”).

Memória atentamente escutada:

*“Por entre clamor e vozes oiço atenta
A voz da flauta na penumbra fina”⁷*

É essa memória que não resisto a perscrutar aqui, visitando-lhe a galeria íntima, as insígnias identitárias sucessivamente expostas, revisitando esta casa-búzio onde outro mar também ressoa, demorando-me mais do que previra à entrada...

Em primeiro lugar, o conto define, através da interdiscursividade, um ponto de fuga onde configura um eu poético, matriz de uma poética e de um imaginário, que sugere coincidente com a pessoa de Sophia. Tudo começa com a auto-citação, a coincidência entre *A Casa do Mar*, onde a sala dominada pelas fotografias que “*estabelecem, dentro do tempo, outro tempo, e dentro da casa, outras casas e outros jardins.*” (p.64) e essa outra casa em cujos “*espelhos/ Há o brilho febril de um tempo antigol/ Que se debate emerge balbucia*” (OP III, 55), casa reencontrada em tantos textos da *Obra Poética*, rodeada de jardins (“*perdido*”, “*do mar*”, “*da impossessão*”, etc.) “*transbordante[s] de imagens mas informe[s]*” onde “*se dissolveu o mundo enorme,/ Carregado de amor e solidão*” (OP I, 47). Essa unidade proclamada (“*E através de todas as presenças/ Caminho para a única unidade.*”, OP I, 46) ancora-se num eu poético:

“Pois a minha poesia é a minha explicação com o universo, a minha convivência com as coisas, a minha participação no real, o meu encontro com as vozes e as imagens.” (OP III, “Arte Poética – II”, 95)

E faz coincidir esse eu poético com o biográfico ao datar o seu primeiro encontro com o real representando-o na imagem da maçã, coincidente na mais remota memória declarada e na ficção assumida. Assim, num texto que antecede a *Obra Poética*, originalmente dirigido a homólogos seus, Sophia começa por afirmar:

“A coisa mais antiga de que me lembro é dum quarto em frente do mar dentro do qual estava, poisada em cima duma mesa, uma maçã enorme e vermelha. Do brilho do mar e do vermelho da maçã erguia-se uma felicidade irrecusável, nua e inteira. Não era nada de fantástico, não era nada de imaginário: era a própria presença do real que eu descobria.” (OP I, p. 7)

E essa imagem renovar-se-á, multiplicado o fruto, na ficcional sala de jantar da *A Casa do Mar*, valendo por si, mas também como “*outra coisa*”: uma estética artística, sujeita à História, cristalizada em cânone(s), e uma estética natural, de harmonia, conjugação, sintonia, da unidade íntima do real (daí as maçãs “*interiormente acesas*”).

Também e obviamente, *A Casa do Mar* evoca hoje toda uma tradição de casas ficcionais, lugares axiais da configuração romanesca de projectos estéticos emergindo da articulação do literário e da realidade social (*Os Fidalgos da Casa Mourisca* ou *Casa na Duna*, p. ex.) ou existencial (*Nítido Nulo*, p. ex.), ou que escapam dele, concentrando-se no primeiro dos termos (*A Casa da Cabeça de Cavallo*, p. ex.). E afirma-se como mais uma possibilidade estética, outra: o de uma casa simbolizando o próprio processo de

⁷ Ibidem, p. 28 (“Eurydice em Roma”).

conhecimento⁸, ou, mais precisamente, do conhecimento estético. Esse mar com que o título a relaciona intimamente, não seria já o nacional, tematizado à exaustão na nossa litera, consagrando uma História e uma identidade, mas assume uma dimensão universal e simbólica, como já notei, e, também, especificamente estética, artística, como procurarei demonstrar.

A casa, seja entendida como habitação de personagens ou da litera textual, tem sempre uma dimensão territorial que implica a evocação da viagem: a clivagem e a organização espacial em função do eu e do outro e as relações entre ambos os territórios (de descoberta, de turismo, de visita, etc.). Aqui, a entrada do leitor na *Casa do Mar*, promovida por uma perspectiva em movimento (“quem”) e pela instância (narrativa, “guia”) que a conduz, assemelha-se a uma viagem, com a trajectória de progressão do conhecimento na aproximação e na travessia. Desse modo, signos dos diferentes paradigmas dessa tradição literária repercutem-se à superfície do da nossa visita, da que somos levados a realizar.

Nos jardins que envolvem a casa e que a constituem, confluem e combinam-se fantasmas de diferentes origens.

A memória mais imediata é a da poesia da autora, os jardins que a povoam, *perfumados*, varridos pelo vento, outros lugares de *exaltação e espanto*:

*“Vi um jardim que se desenrolava
Ao longo de uma encosta suspenso
Milagrosamente sobre o mar
Que do largo contra ele cavalgava
Desconhecido e imenso.
/.../
Jardim onde o vento batalha
E que a mão do mar esculpe e talha.
Nu, áspero, devastado,
Numa contínua exaltação,
Jardim quebrado
Da imensidão.
Estreita taça
A transbordar da anunciação
Que às vezes nas coisas passa.”*

Nesse cenário, a *Casa do Mar* seria uma casa da poeta na tradição de tantas casas do artista impressionistas e posteriores.

E, nesses lugares de *pedrinhas, areia, búzios, conchas*, etc., percebemos também reflexos pontilísticos de outras vozes modulando a da *“flauta na penumbra fina”*¹⁰: Pessanha, Casimiro de Brito, etc.

⁸ Cf. meu ensaio “Visita a ‘A Casa do Mar’ de Sophia”, *O Escritor* (11/12), Lisboa, Associação Portuguesa de Escritores, Dezembro de 1998, pp.277/284.

⁹ *Obra Poética I*, 4ª edição, Lisboa, Caminho, 1998, pp. 82/3.

¹⁰ Sophia de Mello Breyner Andresen. *Musa*, ed. cit., p. 28 (“Eurydice em Roma”).

Depois, mais mediatos, outros jardins se fazem evocar. Os da tradição oriental, zen, de silêncio e contemplação. Os da tradição cristã: do Paraíso, de tranquilidade e plenitude atemporais, das Delícias, de simbólica exuberância sensorial, do Amor, de serena comunhão existencial, etc. Os que concretizam sucessivas modelizações estéticas (renascentista, barroca, romântica, etc.), exprimindo o tempo, a História, através da diferente relação entre o Homem e a Natureza. Os da tradição pagã, cenário de mitos.

Penetrando na *Casa do Mar*, outras memórias me assaltam.

Um primeiro encontro é com as maçãs, reinstaurando a experiência primordial e iniciática individual que refiro atrás e citando outro emblemático da alteridade de que a identidade também se tece.

No meio da sala de jantar, uma mesa sublinha-as e oferece-as à observação:

“Tem no meio uma mesa comprida /.../.

No centro da mesa há um fruteiro redondo onde maçãs vermelhas se recortam sobre a madeira escura e a cal das paredes. Polidas e redondas as maçãs brilham e parecem interiormente acesas, como se as habitasse o lume de uma intensa felicidade /.../.” (pp. 63/64)

Símbolo pregnante do imaginário ocidental, evocando as origens míticas da História (o pecado original) ou as manifestações maléficas em geral (caso da maçã envenenada do contoário infantil), central na composição iconográfica (nos inúmeros *Paraísos*) ou nas suas margens (caso d’ *A Anunciação com Sto. Emídio*, 1486, de Carlo Crivelli, onde contrasta com a abóbora, símbolo da ressurreição), a maçã transita para a natureza-morta na *Cesta de Fruta* (c. 1596) e no *Rapaz com Cesta de Fruta* (c. 1593) de Caravaggio, para assumir pleno protagonismo com o pincel de Cézanne.

Multiplicada quase sempre sobre a base contrastante de uma toalha branca, ou ainda mais destacada pelos fruteiros altos ou pelas grandes cestas, combinando-se ou não com outros frutos, a maçã domina as naturezas-mortas de Cézanne que chega a sinalizar-lhe espectacularidade com uma cortina (*Natureza-morta com uma Cortina*, 1899) que, ao contrário das suas homólogas, vem apresentar uma nova representação que perde profundidade perspéctica, biplanificando-se no adensamento material da pincelada:

*“/.../ postas em evidência pela luz, sobre pratos de porcelana ou toalhas brancas, são lançadas sobre a tela com traços grosseiros e a tinta é espalhada com o polegar. De perto, vê-se apenas uma desordem caótica de vermelhos vivos e amarelos, de verdes e de azuis. Mas, vistas a uma certa distância, transformam-se em frutos óptimos e succulentos, que despertam o apetite. E, de repente, apercebemo-nos de verdades novas, até então desconhecidas: tonalidades estranhas, mas reais, manchas de cor de uma originalidade única, sombreados ao longo dos frutos sobre uma toalha branca, mágicos devido à sua coloração azulada quase imperceptível – tudo isto transforma estas obras em autênticas revelações /.../.”*¹¹

É esta maçã de memória esbatida pela modernidade materialista que Braque cita (*Natureza-Morta*, 1926) e que Margritte afirma em *Isto não é uma maçã* (1964) e consa-

¹¹ Cit. por Hajo Düchting. *Cézanne*, Lisboa, Taschen, s.d., p. 171.

gra em *O Museu de uma Noite* (1927), *A Memória* (1945), *O Quarto de Escuta* (1958), *O Mundo Belo* (1962) ou *A Grande Mesa* (1962) e dota de emblematismo em *As Belas Realidades* (1964), subvertendo a ordem, a relação e as proporções dos objectos, negando o programa representativo no sentido mais rigoroso do termo. Maçã que acompanha, duplicada, o *Auto-retrato* (1889) com “auréola” estilizado de Gauguin, que codifica simbolicamente um programa estético onde convergem inovação e autoconhecimento.

E é essa maçã esteticizada pela progressiva enfatização formal e cromática que se multiplica e ilumina sobre a mesa da sala de jantar da casa do mar, posando para nós, para que a observemos, a pintemos, pensemos nela, mas também para contaminar com a sua dimensão estética o espaço englobante.

Citando obviamente Cézanne, Sophia fá-lo reconhecer, a um tempo, como conclusão de uma trajectória e início de uma nova era artística, iluminando essa transição, consagrando memória e perspectiva, instaurando a suspensão da temporalidade com uma presença, a sua, citada. E, de novo, a imagem estética é factor de ligação, operador de nexos, tem função *religiosa* (*re-ligare*) que a cenografia lhe sublinha, sugerindo a mesa comprida como altar desse outro ofício, coberto de alva toalha em cujo centro novo *graal* se eleva...

Por isso, a casa parece habitada “*por personagens /.../, todos eles, estranhamente belos*”, como se “*a arte do fotógrafo os tivesse idealizado*” (p. 65) elevando-os a representações de “*outra coisa*”, figuras anunciadoras, diferindo sentidos, fazendo-me buscar para além delas, sempre mais além. Tudo é afirmado como cenário de novos encontros com o real, anunciando-os: casa e jardim, “*atentos*”, são “*Estreita taça! A transbordar da anunciação! Que às vezes nas coisas passa*” (OP I, 83), lugares e matéria de expectância contaminando-me com ela. A narradora faz-me realizar um percurso, “*através de todas as presenças! /.../ para a única unidade*” (OP I, 46) anunciada.

Avançando pela casa, vou-me confrontando com uma multiplicidade de espelhos, molduras e janelas, signos de uma arte da representação cuja geometrização o Renascimento codificou. Às vezes, interpenetrando-se, como quando o espelho está frente à janela e reflecte também o mar, ou quando a moldura se projecta no espelho ou se confunde com a sua homóloga, numa vertigem de miragem, labirinto de imagens, de sombras, de transparências e de reflexos que parecem compor uma dança, uma história de metamorfoses.

Nessa profusão, a casa impõe definitivamente a sua dimensão estética, assumindo-se como espaço da Arte, dos seus fantasmas, desses que vai tentando consciencializar, exhibir e dominar, emoldurando-os e fixando-os entre molduras, museologicamente.

Porém, o dinamismo íntimo da casa (endógeno), repercussão também do mar (exógeno), impede essa fixação, a suspensão da vida das imagens, favorecendo a sua metamorfose:

“E ali se vê o brilho vivo que navega no interior da sombra. Ali se ouve a linguagem que, como nenúfar, aflora à tona das águas paradas do silêncio. /.../ Ali o ar, em frente dos espelhos, oscila e parece arder /.../.” (p.68)

Na instabilidade do visível, surpreendo reflexos vagabundos de uma presença denunciada pelo vento (que “*faz voar em frente dos olhos o loiro dos cabelos*”, p. 61), semi-ocultada “*pela penumbra e pela luz*” no instantâneo de uma fotografia (“*a mão polida*

!...! que docemente poisa sobre a mesa, o perfil sereno e claro com o cabelo brilhando sobre o vestido escuro, o !...! pescoço fino !...!, p. 65) emergindo da sombra (“o rosto emerge branco da sombra”) ou revelando-se no espelho (que “mostra o outro lado do perfil”). Imagino-a no quarto com “algo de glauco e de doirado”:

“uma mulher de olhos verdes e cabelos loiros, leves e compridos, de um loiro brilhante e sombrio, e cujo perfume é o perfume do sândalo. A beleza da sua testa é grave como a beleza da arquitrave de um templo. Nos seus pulsos há um quebrar de caule. Nas suas mãos, através da finura da pele, o pensamento emerge !...!, ora revelando ora escondendo o interminável brilho dos olhos magnéticos, verdes, cinzentos, azuis e desmesurados como mares. !...! [A]s mãos, macias como pétalas de magnólia, !...! longas madeixas de cabelo denso como searas e leve como o fogo.” (p. 68)

Sinais denunciadores dessa presença criam e intensificam expectativa: a roupa estendida, a “*limpeza de sal*” (p. 62), “*o copo sobre a mesa*” (p. 62), os “*o cigarro poisado no cinzeiro [que] arde sozinho*” (p. 64), a roupa das gavetas, as flores nas jarras, etc.. E essa presença faz-se vislumbrar pelo “*loiro dos cabelos*” (p. 61) esvoaçando ao vento, na pressentida “*pequena mulher temível*” (p. 63) da cozinha, “*antro da casa*”, na “*mão polida pela penumbra e pela luz e que docemente poisa sobre a mesa*” e no “*perfil sereno e claro com o cabelo brilhando sobre o vestido escuro, o colar de contas grossas em redor do pescoço fino, !...!, a sombra da tília sobre os ombros*” (p. 65) visíveis na fotografia e reflectidos no espelho. E convida-me a entrar no círculo daqueles a que se destinam as cadeiras “*à roda da mesa baixa*” (p. 64), círculo mágico da mágica feiticeira de alquímica cozinha cujo ritual é anunciado e confirmado pelo “*fumo [que] sobe muito lentamente*” (p. 67), duplicando “*o perfume que sobe de um frasco de vidro doirado e preto que alguém deixou aberto*” (p. 67).

Todo o universo da casa do mar denuncia essa presença fundadora que ouve, vê, cheira, está, tacteia e se move, apresenta *provas* da sua existência, como se lhe sugerisse um estatuto transcendente, divino: *eu* omnipresente feito verbo, mas invisível de facto. Apenas por comparação acedemos a ela: daí a iconicidade das suas imagens.

Ao longo de *A Casa do Mar*, à medida que sou conduzida para esse momento de epifania (espiritual e estético) através da *via crucis* da casa-mar-búzio, vou assistindo à progressão da emergência dessa figura feminina, à sua evidenciação final e definitiva.

Nessa figura onde o feminino parece ritmicamente esboçado segundo os moldes da antiguidade clássica e conformado pelo mar, configurando-se “*em frente dos espelhos*” adensada de mito e magnetismo, suspeito Vénus, símbolo da Beleza premiada pela maçã de Páris, evocando outras *Metamorfoses*, as de Ovídio, cânone, desta vez, literário. O Belo, portanto, com toda a panóplia da inteireza, da harmonia, etc. que o tempo lhe foi conferindo e fazendo reconhecer, modelizando-o em diferentes e sucessivos cânones.

Essa figura difusa que começo por ser tentada a identificar como a dona e habitante da casa do mar e cujos reflexos vagabundos e fragmentários vou vislumbrando ao longo da minha visita acaba por emergir em triunfo no clímax que termina o conto, inteiramente dissolvida no “*real [que] emerge e mostra seu rosto e sua evidência*” (p. 71), ritmada pela rebentação das ondas, celebrada pelo clamor das vagas e pelas brumas incensórias:

“Pelo gesto de dobrar o pescoço e de sacudir as crinas, as quatro fileiras de ondas, correndo pela praia, lembram fileiras brancas de cavalos que no contínuo avançar contam e medem o seu arfar interior de tempestade. O tombar da rebentação povoa o espaço de exultação e clamor. No subir e descer da vaga, o universo ordena seu tumulto e seu sorriso e, ao longo das areias luzídias, maresias e brumas sobem como um incenso de celebração.” (p. 72)

Ondas-cavalos representadas também na poesia (*Ondas*), nessa interdiscursividade que domina a obra da autora:

“Onde – ondas – mais belos cavalos
do que estes ondas que vós sois?
Onde mais bela curva do pescoço
Onde mais bela crina sacudida
Ou impetuoso arfar no mar imenso
Onde tão ébrio amor em vasta praia?”¹²

Essa fantasmática e entrevista “mulher olhos verdes e cabelos loiros” que se vai deixando vislumbrar desde o início configura-se no final sobre a espuma das vagas como Vénus, “rosto-início” que, em *Memória*, Sophia reconhece simbolicamente espelhado na superfície do signo estético, denunciando-lhe o ideal, o cânone, a genealogia, informando-o de narcísica reflexividade. Momento adensado por dupla citação de motivos clássicos com vastíssima representação iconográfica e literária que eu inevitavelmente evoco. Por um lado, a do nascimento e do triunfo de Vénus, consagrados por quadros como *O Nascimento de Vénus* (c. 1636) de Nicolas Poussin (1594-1665), também conhecido por *Triunfo de Neptuno e de Anfitrite* ou apenas por *Triunfo de Neptuno*, onde ela, celebrada por tritões, contracenava com este, que conduz um carro puxado por cavalos, ou como o quadro *O Nascimento de Vénus* (1863) de Alexandre Cabanel, em que ela emerge horizontalmente fundida com as ondas em suave rebentação. Por outro lado, a das ondas-cavalos de Neptuno, lembrando toda uma linhagem que culmina com o célebre *Os Cavalos de Neptuno* (1892), de Walter Crane (1845-1915), onde as ondas rebentam em longa fileira de cavalos brancos conduzidos por possante Neptuno. Convergência e duplicação intensificadoras e consagradoras do acontecimento epifânico que a visita prepara.

Ocorre-me uma outra configuração de Vénus, emergindo de um poema-pintura como da espuma das ondas, dúplice nascimento:

“Tintas fornece amor, pincéis as graças;
E eis no pano avultado a pouco e pouco
Assomos divinais!... É ela... é Vénus!
Eis a forma gentil do corpo airoso
Salta, desliza o fundo apavonado;
Róseos descurvam, se arredondam braços;
Ondeam n'alva frente as tranças d'ebano;
Doce brilham d'amor os olhos meigos.”

¹² Sophia de Mello Breyner Andresen. *Musa*, ed. cit., p. 11.

É o *Retrato de Vénus* (1821) de Garrett, demonstrando a poesia a reconhecer-se (na) pintura¹³, para além do horaciano *ut pictura poesis*...

Sophia recorre, pois, a uma imagística adensada pela combinação do símbolo, da parábola e da alegoria em cada tópico e pela relação metonímica e identitária que os aproxima a todos. E o seu eu poético vai-se deixando entrevistar através de imagens identitárias, fragmentos de um corpo estético sobreimpresso noutros com pregnância na memória colectiva, refractando-se à superfície do texto. Imagens de uma figura esquiva participando de diferentes planos, espaços, naturezas. Imagens como, também, a da própria *Menina do Mar*:

*“Eu sou uma menina do mar. Chamo-me Menina do Mar e não tenho outro nome. Não sei onde nasci. Um dia uma gaivota trouxe-me no bico para esta praia. Pôs-me numa rocha na maré vazia e o polvo, o caranguejo e o peixe tomaram conta de mim. Vivemos os quatro numa gruta muito bonita. /.../ Quando a maré está vazia brincamos nas rochas, quando está maré alta, damos passeios no fundo do mar. /.../ [T]udo lá é tão bonito. Há florestas de algas, jardins de anêmonas, prados de conchas. /.../ E posso passear pelo mar todo e fazer tudo quanto quero e ninguém me faz mal porque eu sou a bailarina da Grande Raia. /.../ [S]ou a bailarina do mar e faço tudo quanto eu quero e todos gostam de mim.”*¹⁴

Desse modo, o seu rosto é um “*Rosto derivando lentamente*” entre “*nu na luz directa*”, “*suspensão*”, “*desfeito*”, “*abandonado e transparente*” e “*perdido*”, em “*osmose lenta*” (OP I, *Rosto*, p. 239). Qualquer que seja o modo de manifestação (menina, mulher, nereide ou deusa) desse maravilhoso ondulando entre a água e a terra, metamorfose sonhada e bebida nos mitos de outrora, figurações do feminino entre terra e água, é o rosto-fundamento que se afirma origem da voz poética. Sobreimpressão na paisagem ficcional já informada por outras...

Como tudo vale na sua ambiguidade semântica, sendo, em simultâneo, o visível e “outra coisa”, essa *emergência* figura outra: a do poema, a do signo poético. Vénus, cuja beleza foi consagrada e premiada por Páris e por ele elevada à categoria de ideal estético, é *símile* do poema, figurando com o seu nascimento o daquele:

“O poema aparece feito, emerge, dado (ou como se fosse dado). Como um ditado que escuto e noto.” (OP III, p. 166)

*“Sílabas por sílabas
O poema emerge
- Como se os deuses o dessem
O fazemos”* (OP III, *Liberdade*, p. 205)

*“Um poema emerge tão jovem tão antigo
Que nem sabes desde quando em ti vivia”* (OP III, *O Dia*, p. 326)

¹³ Cf. Fernando Guimarães. *Artes Plásticas e Literatura. Do Romantismo ao Surrealismo.*, Porto, Campo das Letras, 2003; “O caso de Almeida Garrett”, pp. 41/52.

¹⁴ *A Menina do Mar*, Porto, Figueirinhas, s.d. [2004], p. 12/14.

Um nascimento que emancipa o poema, autonomizando-o do poeta e do real envolvente, constituindo-o em sujeito pleno:

*“Oíço a voz subir os últimos degraus
Oíço a palavra alada impessoal
Que reconheço por não ser já minha” (OP III, Epidaurou 62, p. 283)*

Um nascimento cuja transcendência é confirmada pelo cenário:

*“O mar ergue o seu radioso sorrir de estátua arcaica.
Toda a luz se azulada.
Reconhecemos nossa inata alegria: a evidência do
lugar sagrado.” (OP III, O sol o muro o mar, p. 319)*

Emergência em reconhecimento, ficção e anúncio de um facto estético. Facto cuja transcendência consiste em religar “*um mundo que foi/ destruído pelas fúrias*” (OP III, *O sol o muro o mar*, p. 318): o texto é “*pórtico solene*” (id., p. 319) revelando e confirmando essa unidade universal e intemporal, primordial e recuperada nele, por ele e com ele.

E, assim:

*“O pintor pinta no tempo respirado
/.../
Pinta o quadro dentro do qual o quadro
Se tece malha a malha como em tear a teia
O outro quadro convocador do convocado”
(OP III, Para Arpad Szenes, p. 179)*

Na imagem ascendente e triunfal que o rumor da vaga celebra e exalta, *A Casa do Mar* faz-me ver, como num espelho ou numa fotografia, em simultâneo, o seu reflexo, o de Vénus, que toda uma tradição estética consagrou, e o do poema, conjugando facto, figuração e teorização: é conto, metáfora de si próprio e do signo estético em geral, mas também apresenta uma teorização deste. Imagens fusionais.

O quadro *in praesentia* que a descrição impõe, ausenta-se progressivamente, codificado no símbolo ou nos sinais que o evocam, “*lugar[es] do fantasma, o reverso de um espelho onde virtualmente fica uma imagem que não provém da realidade, mas, sim, da nossa imaginação*”¹⁵.

Dessa polivalência semântica da *imagem emergente* resulta a súbita aproximação do ponto de fuga subjectivo, movimento que apresenta e impõe “*o mundo como um rosto amado*” (OP III, *Para Arpad Szenes*, p. 179), promovendo um reconhecimento final e unificador que tudo funde com a paisagem onde me descubro também, confundida no reflexo do sujeito poético que nela se mira:

“E no quadro sensível do poema vejo para onde vou, reconheço o meu caminho, o meu reino, a minha vida.” (OP III, Arte Poética-II, p.96)

¹⁵ Fernando Guimarães. *Artes Plásticas e Literatura*, Porto, Campo das Letras, 2003, p. 51.

Na superfície “semi-brilhante e semi-baç[a]” do texto objectivado na página, o eu poético vê o seu reflexo fundir-se magicamente com o da realidade genuína, esclarecendo a suprema alquimia estética, obra a negro unificadora:

*“Então serei o ritmo das paisagens,
A secreta abundância dessa festa
Que eu via prometida nas imagens.” (OP I, Em todos os jardins, p. 58)*

Figura difusa, fragmentariamente visível, por fim, fantasmizada na criação. Criação: Natureza, mas também Arte (poema, conto, etc.) e Conhecimento. Imagem que os representa simbolicamente, que os diz enquanto processo, acontecer e acontecimento.

A visita conduz-me, assim, a um patamar de conhecimento onde ele *se distingue* desdobrado entre os tais dois parágrafos articulados pela adversativa que citei atrás e que me provocaram esta *revisão*:

*“Quem nas janelas do corredor olha para fora e vê o muro de granito, as árvores na distância e os telhados a oeste, aquilo que vê aparece-lhe como um lugar qualquer na terra, como um acidente, um lugar ocasional entre o acaso das coisas.
Mas quem do quarto central avança para a varanda e vê, de frente, a praia, o céu, a areia, a luz e o ar, reconhece que nada ali é acaso mas sim fundamento, que este é um lugar de exaltação e espanto onde o real emerge e mostra seu rosto e sua evidência.” (p. 71, sublinhado meu)*

Os dois tipos de conhecimento são, pois, simbolizados pelas molduras que os delimitam: a janela e a varanda.

Com a janela, evoca-se toda a problemática renascentista da perspectiva, com tudo o que ela implica de racionalização do conhecimento, paradoxalmente hesitante entre a objectividade da geometria e a subjectividade da observação, entre a infinitude sabida e a finitude experimentada, entre a inquietação do vazio em ponto de fuga e a tranquilidade do pleno em planos sucessivos.

Com a varanda, é já a modernidade estética, reivindicando a subjectividade e a variação perspéctica (Berthe Morisot, Whistler, Mary Cassat, Caillebotte, Merritt Chase, etc.), que se evoca, balizada entre os emblemáticos *Majas na Varanda* (c. 1808-12), de Goya, ou *A Varanda* (1868-69), de Manet, e o paródico *Perspectiva II: A varanda de Manet* (1950), de Margritte, mas também o gráfico *Varanda* (1945), de Escher.

Ambas enquadram, no entanto, o olhar perspéctico dirigido de uma interioridade limitada para um espaço envolvente ilimitado. No caso, sendo os dois espaços reflexos um do outro, posso encarar a janela e a varanda como o farei relativamente a *O Silêncio*: figurações da citação revelando o diálogo intertextual subsumido no signo poético da modernidade estética.

Da janela à varanda, porém, o trajecto está declaradamente condicionado pela anamorfose, que me impõe a exclusividade de um ponto focal, exactamente o segundo, fazendo-me avançar relativamente ao plano e às possibilidades da janela. Aí, então, é a libertação, emergindo eu da esquadria anterior e conquistando com esse movimento uma visão de grande angular, confronto com o ilimitado, com o real “*intacto e total*”, cujos

sinais persegui em suspeita e ânsia ao longo da leitura: o Belo, enfim, em qualquer das suas manifestações, da Natureza à Arte e ao Conhecimento.

Em suma, *A Casa do Mar* é, por excelência, cena de memória implicada, imbrincada, finisterra literária: na palavra (casa, jardim, etc.), na imagem iconografada ou cenograficamente apresentada (maçãs), na sinédoque fugaz e metamórfica (Vénus) e no signo estético (moldura, espelho, janela). O que me convida a povoá-la, perscrutando-lhe as ausências, os hiatos, as margens e as sombras das suas evidências, a sua arquitetura de complexo palimpsesto que a reflexividade pode dotar de reversibilidade (a casa pode revelar-se também moldura de maçãs que, afinal, emblematicamente lhe estão na origem e que são susceptíveis de dizer a simbólica Vénus que, por sua vez, é a própria casa, ou texto...).

Sujeito, texto, evocação estética e mundo, tudo se conjuga, por fim, numa única e luminosa imagem emergente, eminentemente simbólica e totalizadora: o “rosto [que] emerge branco da sombra” (p. 65). Depois, renovando esse momento mágico, nessa imagem fusional dissolve-se também a minha, de leitora encantada que sobre o canto se debruça, perdendo-se nele.

Tudo isto faz do texto, afinal, um lugar de auto-reconhecimento insuspeitado à partida: o que *A Casa do Mar* oferece, por fim, na superfície estética que a constitui, sou eu, devolve-me a mim, leitora, como o fez, no momento de escrita, a quem a construiu. A mulher que, enigmática, fragmentária e fugidamente, se deixa pressentir, denunciar e vislumbrar figura-me, transparência dissolvida sob o meu olhar que a decifra, “em exaltação e espanto”. Casa metamórfica: imagem de uma casa de praia transformando-se em templo de conhecimento e revelação, volvido em estúdio de poeta onde o poema ocorre anunciado, poema, por sua vez, vertido em espelho onde poeta e eu (leitora) nos miramos e vemos o mundo amado, em apaziguada comunhão. Por fim: imagem que é isso tudo, alternada, progressiva e simultaneamente. Verbo sendo tudo, tudo feito verbo. À beira mar, nele e diante dele.

A MARINHA NA TOPONÍMIA LISBOETA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pela doutora
Ana Homem de Melo, em 22 de Fevereiro

A Toponímia de uma Cidade revela-nos sempre a história da própria urbe, da mentalidade de uma determinada época, usos passados, vestígios de actividades ou de edifícios desaparecidos. Ao longo dos séculos a designação dos lugares foi sempre de carácter espontâneo, sendo a própria população a determinar o nome, servindo-se de características geográficas, de construções, de vegetação, de orientação, de figuras conhecidas do local. Em Lisboa, exceptuando a Rua Nova do Almada, atribuída por decisão da Câmara em 1665, em honra de Rui Fernandes de Almada presidente do Senado que a fez abrir, até ao século XVIII, não existiam topónimos oficiais. Com a reconstrução pombalina da Cidade vemos surgir o primeiro Decreto denominando arruamentos. Datado de 5 de Novembro de 1760 ele atribuiu por determinação régia as denominações da Baixa Pombalina. Em 1800 as designações populares foram fixadas na *Regulação para o estabelecimento da Pequena Posta, Caixa e Portadores de Cartas em Lisboa* espécie de proto roteiro da Cidade para a distribuição do Correio, indicando os postos de recolhe e entrega de correspondência. Com a entrada em vigor do Código Administrativo de 1836 compete ao Governo Civil a denominação dos arruamentos, situação que se mantém até 1878, quando um novo Código Administrativo atribui à Câmara Municipal essa competência. É pois a partir do século XIX que Lisboa vê surgir em grande número nomes de pessoas nas suas ruas. Se até então os antropónimos que existiam, referenciavam moradores, alcunhas, profissões, títulos de nobreza ou cargos de indivíduos que residiam nesse local, a partir do momento em que a denominação passa para esferas superiores de decisão, vemos surgir nomes de pessoas que se revelaram merecedoras dessa homenagem pelas suas qualidades profissionais mas que, na sua maioria, não têm ligação directa com o local. É uma tendência que persiste até aos nossos dias. A Toponímia tem a função de reconhecimento público, de homenagem, perante a qualidade excepcional de determinado indivíduo e serve também de veículo pedagógico, uma vez que os homenageados servem de exemplo para gerações futuras ao mesmo tempo que lhes dão a conhecer figuras dos mais variados ramos do saber divulgando a sua actividade. O mesmo se passa com a presença da Marinha na toponímia de Lisboa, como veremos.

O desafio que me foi lançado para expôr um tema que associasse a Marinha e a Toponímia de Lisboa levou-me a escolher este título tão genérico de modo a poder apresentar as várias questões que ele levanta. Na área da Toponímia, para além dos estudos clássicos de Gomes de Brito e de Pastor de Macedo têm vindo a surgir trabalhos temá-

ticos sobre grupos profissionais ou de género: *Os médicos na Toponímia*, *As mulheres na Toponímia*, ambos de Luís Silveira Botelho, *Os actores na toponímia*, de Mário Jacques, *Os Desportistas na Toponímia*, de Teresa Sancha Pereira, *Os engenheiros na Toponímia*, de Joaquim Moura Esteves, são alguns dos exemplos. Porém, a Marinha ainda não foi tema de nenhum estudo exaustivo. A tarefa não é fácil, como me foi dado sentir ao preparar esta comunicação.

A primeira dificuldade surge ao quisermos listar os marinheiros homenageados com nome de rua, entendidos aqui no sentido de membros da Marinha, independentemente do seu posto, da época em que viveram, e da actividade que desenvolveram. Se aqueles que têm a sua patente antes do nome, não oferecem qualquer dúvida, o mesmo não se passa com as largas dezenas de navegadores e descobridores que ao longo dos séculos XV a XVII deram novos mundos ao Mundo. As Descobertas foram uma iniciativa do Infante Dom Henrique e da Coroa portuguesa e por isso os navegadores eram “assalariados” do Infante ou régios mas, para além da sua função de marinheiros, foram ainda comerciantes, povoadores, colonizadores. Os próprios armadores particulares que se dedicavam ao comércio ultramarino, podiam ver os seus navios serem arregimentados para a armada real em caso de guerra. A Marinha deste período não possuía um quadro de pessoal fixo e permanente; formava-se e reformava-se consoante as necessidades do momento. É por isso, que este numeroso grupo que aqui apresento em primeiro lugar deve ser sempre actualizado em função de novos estudos que venham surgindo de modo a permitir uma maior clarificação do papel destes indivíduos enquanto membros da Armada.

Estes Antropónimos distribuem-se predominantemente pelas freguesias de S. Francisco Xavier, Santa Maria de Belém e Ajuda, o que se explica facilmente uma vez que foi determinado que o então em construção Bairro da Encosta do Restelo e a sua extensão Bairro da Encosta da Ajuda recebessem nos seus arruamentos nomes de figuras relacionadas com os Descobrimientos Marítimos, dada a ligação histórica existente entre a Praia do Restelo e a génese da expansão. Diga-se ainda que este plano de urbanização foi executado por várias fases que se estenderam desde os anos 40 do século XX até aos nossos dias. A sua designação começou por ser de “Plano de Urbanização da Encosta do Restelo”, depois, “da Encosta da Ajuda”, numa fase seguinte surge-nos a designação de “Encosta do Restelo ou da Ajuda”, o que já demonstra a interligação existente, e finalmente aparece-nos apenas “Restelo”, nome pelo qual, aliás, é vulgarmente denominado.

Vejamos então, os topónimos do Bairro do Restelo ligados à Marinha através dos seus editais extremos¹. O Edital de 1948², atribuiu topónimos à tipologia “Rua” e as placas toponímicas não têm nenhuma legenda que permita identificar a personagem homenageada. São, porém, personagens históricas por demais conhecidas, pelo menos à época em que foram atribuídas, para dispensarem as legendas. Curiosamente, temos dois

¹ O Edital de 1945/08/07 nomeara já a Avenida da Torre de Belém, eixo central desta urbanização.

² O Edital de 1948/04/29 atribuiu ainda os seguintes topónimos: Alcolena, Alto do Duque, Damão, Damião de Góis, Dio, Dom Jerónimo Osório, Dom Manuel I, Fernão Mendes Pinto, Fernão Lopes de Castanheda, Goa, Império, Índia, Jerónimos, Restelo, São Francisco Xavier, Soldados da Índia.

pais e dois filhos: Vasco da Gama (1469-1524), capitão da armada que partiu do Restelo para oriente em 1497, almirante dos mares da Índia, seu vice-rei, e seu filho D. Cristóvão da Gama (c. 1514-1542), que prestou serviço na Índia a partir de 1532 e veio a falecer na Abissínia. D. Francisco de Almeida (1450-1510), 1º vice-rei da Índia, conquistador do domínio do Índico, e seu filho, D. Lourenço de Almeida (1480-1508), capitão-mor da armada da Índia, e que veio a morrer em combate em Chaul. Duarte Pacheco Pereira (1460-1533), que para além da sua actividade náutica nos deixou *Esmeraldo de Situ Orbis*, magnífico roteiro da costa africana, e Tristão da Cunha (1460-1539) capitão-mor da Armada da Índia, descobridor e explorador, completam este primeiro grupo.

Já no último Edital (de 1976) que atribui nomes a arruamentos desta urbanização, verificamos que todos os topónimos se fazem acompanhar de uma legenda sucinta, que permite identificar os homenageados mas que se resumem apenas a maior parte das vezes a “Navegador, século...”. Alvisse Cadamosto (1432-1488), navegador, mercador e relator das suas Navegações; Diogo de Silves, piloto que terá descoberto parte do arquipélago dos Açores e sobre o qual apenas se conhece uma referência num mapa; Diogo de Teive, descobridor das Flores e do Corvo; Gonçalo de Sintra (?-1444) que integrou a armada de Nuno Tristão de 1441; João Dias armador de Lagos que comandou uma das caravelas da expedição de Lançarote, até ao Cabo Branco; Pedro Dias³; Vicente Dias que capitaneou a caravela de Alvisse Cadamosto.

Como podemos verificar, existem grandes diferenças entre os primeiros navegadores e estes últimos, podendo afirmar-se que se decresce na importância das personagens face à grandeza da epopeia marítima.

Ainda nesta zona do Restelo gostaria de salientar que conforme o Plano de Urbanização se foi desenvolvendo, encontramos, entre estes anos de 1948 e 1976, algumas dezenas de nomes de navegadores dos Descobrimentos, nem sempre identificados com as referidas legendas, sendo um dos editais mais numerosos este de 1960 que aqui apresentamos⁴. Apenas dois não têm legenda toponímica, sendo os outros indicadores da actividade do homenageado. Insisto nesta questão das legendas uma vez que elas nos permitem identificar a pessoa.

No seu conjunto podemos caracterizar a toponímia da zona ocidental de Lisboa como referindo-se quer a navegadores ao serviço do Infante D. Henrique como ao serviço da Coroa; de importância variável na empresa dos Descobrimentos; de tipologia “Rua”, com raras excepções; e atribuídos ao longo de 30 anos, em função do crescimento da urbanização da zona.

As excepções a este vasto grupo de navegadores são as que se efectuaram no seguimento da “revolução toponímica republicana”. São elas a Praça Afonso de Albuquerque, em Belém, denominação atribuída por Edital de 1910/11/05 em substituição do nome

³ Apesar de todos os esforços não conseguimos apurar a quem se refere este Pedro Dias.

⁴ Ver no final do artigo, anexo 1.

Praça de D. Fernando⁵. No mesmo ano, mas por Edital de 1910/11/18 é atribuído o nome do Descobridor do Brasil à Avenida que se estava fazendo em direcção à então chamada Praça do Brasil, antigo (e actual) Largo do Rato. Por Edital de 1911/08/07, nas freguesias da Ajuda e Alcântara, a Rua D. João de Castro, em substituição do nome “Lagares de El-Rei”, e a Rua Diogo Cão, atribuída a um arruamento novo, e em Belém, a Rua Bartolomeu Dias, em substituição de Rua do Bom Sucesso⁶.

Nesta categoria de Antropónimos destacamos agora os que não nos deixam margem para dúvidas. Vários são os oficiais da Marinha que podemos encontrar nas placas das ruas de Lisboa designados com o seu posto. Estes 13 oficiais declarados⁷ aqui reunidos por esta razão prática de terem a patente incluída no topónimo reúnem características específicas de cada um. Se naquele 1º grupo de navegadores pudemos traçar características gerais para todo o grupo, neste caso os topónimos foram atribuídos por razões distintas, em anos e zonas da cidade muito diferentes e a tipologias de arruamentos variadas. São exemplos do que há pouco referi sobre o recurso sistemático aos antropónimos enquanto homenagem e pedagogia.

Assim, o Almirante Barroso (1804-1882, sem legenda na placa) português de nascimento mas fazendo a sua carreira na Marinha Brasileira, distinguiu-se na Guerra contra o Paraná, tendo o seu nome sido atribuído a uma rua da freguesia de S. Jorge de Arroios.

Também nesta freguesia, mas estendendo-se para as vizinhas, foi atribuído o nome de Cândido dos Reis (1852-1910, sem legenda na placa) à antiga Avenida D. Amélia, palco de inúmeros comícios republicanos em tempo de monarquia e esta deliberação, repetida por todos os municípios de Portugal, prende-se com a sua actividade política em prol da República e o seu suicídio na noite de 4 de Outubro, julgando perdida a Revolução, e não com a sua acção enquanto oficial de Marinha.

Manuel Pessagno (sem legenda na placa), genovês de nascimento, foi o grande impulsionador da Marinha portuguesa no reinado de D. Dinis. Do seu contrato com este monarca, realizado em 1317, consta a doação de um terreno no “bairro da Pedreira” o qual se estendia entre as actuais Calçada da Glória, Rossio e Chiado, isto é, cerca do lugar onde corre a sua Rua, na freguesia do Sacramento.

O “Sábio e herói da navegação aérea”, tal como foi legendado na placa toponímica (falamos pois de Gago Coutinho, 1869-1959) está bem próximo do Aeroporto, em larga Avenida, por sugestão de 1956 do Aeroclube de Portugal apresentada à Câmara e por ela aceite. A proposta inicial do Aeroclube incluía também o nome de Sacadura Cabral

⁵ Atribuída por Decreto de 2 de Março de 1846 a pedido da Câmara Municipal de Lisboa. Recorde-se que a competência para a denominação dos arruamentos coube ao Governo Civil entre os anos de 1836 e 1878.

⁶ Após a implantação da república Lisboa assistiu a uma revolução na sua toponímia, procurando a Câmara, por sugestão de particulares, associações cívicas e por sua iniciativa, eliminar das ruas da Cidade as referências à Família Real, aos políticos do período monárquico e às instituições religiosas, fazendo-as substituir por topónimos republicanos ou de grandes heróis e figuras da cultura portuguesa.

⁷ Ver no final do artigo, anexo 2.

(Avenida Gago Coutinho-Sacadura Cabral), sugestão que a Comissão Municipal de Toponímia não aceitou pois por um lado, Sacadura Cabral já tinha nome num arruamento, e por outro, era norma da Comissão não atribuir nomes de pessoas vivas. Após a morte de Gago Coutinho em 1959, o assunto voltou à discussão da Comissão, deliberando ela que o nome de Gago Coutinho deveria ser atribuído a uma avenida ou praça de grandes dimensões junto ao Tejo, preferencialmente, mas a decisão cabia por inteiro ao presidente da Câmara, que determinou que fosse atribuído o nome do Almirante à Avenida do Aeroporto.

Os três últimos almirantes aqui apresentados foram homenageados pelas suas actividades profissionais: Campos Rodrigues⁸ astrónomo, Afonso Cerqueira⁹, enquanto militar, e Sarmiento Rodrigues¹⁰ enquanto político e autor de vasta obra sobre assuntos navais. Gostaria ainda de salientar o contra-almirante Armando Ferraz¹¹ em cuja placa apenas constam a sua data de nascimento e morte (1897-1971) ocultando, assim, o facto de ele ter sido um herói da I Grande Guerra Mundial, ao fazer frente a um submarino alemão que atacara um navio de passageiros.

Dos outros oficiais, através das suas placas ficamos a saber que o Vice-almirante Augusto de Castro Guedes, foi visconde com o mesmo título, apesar de ter sido também director da Escola Naval; que o comandante Fontoura da Costa, foi assim homenageado pela sua obra em prol da investigação histórica e da cartografia; Augusto Cardoso (1859-

⁸ César Augusto de Campos Rodrigues (1836-1919), assentou praça no Corpo de Guarda Marinhas em 1851 e reformou-se em 1907 no posto de vice-almirante. Embora fosse um notável oficial da Marinha, Campos Rodrigues distinguiu-se sobretudo no campo da investigação científica em Astronomia. Respondendo a um apelo feito pelo astrónomo Fontaine Maury registou, juntamente com José Castilho, as observações astronómicas feitas ao longo da viagem para Macau, a bordo do brigue “Mondego” o que lhe valeu grandes elogios de Maury. Regressado a Portugal em 1860 matriculou-se no curso de engenheiros hidrográficos, onde desde cedo se distinguiu. Em 1869 foi convidado a entrar para o quadro do pessoal do recém criado Observatório Astronómico da Tapada o qual modernizou e melhorou. Passou a subdirector do Observatório em 1878 e a seu director em 1890. Os trabalhos que desenvolveu no Observatório tiveram grande projecção mundial, criando entre a instituição portuguesa e as suas congéneres estrangeiras, fortes laços de colaboração. Foi eleito sócio da Academia das Ciências, agraciado com a Grã-Cruz de Santiago (a qual recusou por modéstia) e com a Comenda do Mérito Naval de Espanha (a qual se viu constringido a aceitar); em 1904 a Academia de Paris outorgou-lhe o Prémio Valz.

⁹ Afonso Júlio de Cerqueira (1872-1957). Entrou na Escola Naval, concluindo aos 19 anos o curso de oficial da Marinha. Desempenhou variadíssimas funções e cargos ao longo da sua carreira. Fez quatro estações em África. Participou nas campanhas do Barué, Angoche, Sul de Angola, Cuanhama durante a I Grande Guerra. Em 1919 comandou forças de Marinha contra os monárquicos e evitou a chacina destes pelos irados e vingativos republicanos. De 1917 a 1922 foi Director da Aeronáutica Naval, serviço que organizou de 1929 a 1932. Possui os mais honrosos louvores e condecorações. Participou em variadíssimos congressos internacionais. Obras: A Marinha Militar na ocupação de África (1885-1915) e colaborou nos Anais Meteorológicos das Colónias desde 1935.

¹⁰ (1899-1979) Destacado oficial da Marinha de Guerra, tendo prestado serviço em missões de salvamento na II Grande Guerra, grande impulsor das comemorações dos Descobrimentos, governador colonial, Ministro das Colónias/ do Ultramar, defensor da descentralização ultramarina, professor e autor de várias obras.

¹¹ Manuel Armando Ferraz (1897-1971). Concluiu o curso da Escola Naval em 1915. Em 1953 atingiu o posto de contra-almirante. Foi chefe do Estado-Maior da Armada.

-1930) é-nos apresentado como explorador ultramarino, tendo sido da sua responsabilidade o conhecimento da zona do Niassa (1881). O Capitão tenente Oliveira e Carmo e o 1º Tenente João Rodrigues de Moura, ambos militares de provas mais que dadas em situação de guerra, encerram esta lista.

No anexo 3, ao qual chamei “Os Ocultos” apresento os topónimos atribuídos a membros da carreira naval, apesar de nas suas placas toponímicas não constarem elementos que nos permitam fazer essa ligação. De um total de 18, apenas cinco têm legenda na placa toponímica, o que já fornece pistas ao passante para vir a saber mais: Portugal Durão, para além de “Insigne Colonialista, 1871-1925” foi ainda presidente da Câmara Municipal de Lisboa, presidente do Senado Municipal e Ministro das Finanças; Lopes de Mendonça¹² “Escritor, 1856-1931” ficou conhecido por ser o autor do hino nacional; Avelino Teixeira da Mota (1920-1982) “Historiador da Cartografia Portuguesa”¹³ foi um brilhante professor na Escola Naval e na Faculdade de Letras; Baldaque da Silva “Engenheiro Hidrógrafo, 1852-1915” bateu-se pela defesa da zona de pesca portuguesa e a defesa da costa; Machado Santos (1875-1921), é por muitos considerado o pai da República portuguesa pelo papel que teve nos combates da Rotunda. A primeira vez que o nome de António Maria de Azevedo Machado Santos foi proposto para uma rua em Lisboa, foi no ano de 1932, e deliberou a Câmara atribuí-lo a uma Avenida da Penha de França, entre a Avenida General Roçadas e o Largo General Pereira de Eça. Porém, tal avenida nunca se chegou a realizar e o topónimo ficou esquecido, talvez muito convenientemente. Em 2009, e no âmbito das comemorações do Centenário da República a Comissão Municipal de Toponímia resolveu fazer justiça a este esquecido e a Câmara deliberou atribuir-lhe uma outra Avenida, agora na Freguesia de S. Domingos de Benfica.

Estendendo-se por um período longo desde o final do séc. XIX até meados do séc. XX este grupo de indivíduos, sem legendas nas placas, inclui exploradores africanos¹⁴,

¹² Henrique Lopes de Mendonça (1856-1931). Foi capitão-de-mar-e-guerra, professor da Escola Prática de Artilharia Naval, bibliotecário da Escola Naval e leccionou na Escola de Belas-Artes de Lisboa. Em 1884, iniciou a sua carreira de escritor com duas peças teatrais. Foi autor de *Estudo sobre navios portugueses dos séculos XV e XVI*. Em 1890, aquando do Ultimato Inglês, escreveu a letra da marcha *A Portuguesa* para a música de Alfredo Keil, a qual foi adoptada pelo Governo Republicano como Hino Nacional.

¹³ Avelino Teixeira da Mota. Iniciou a sua carreira na Marinha em 1939 atingindo o posto de contra-almirante. A partir de 1945 serviu largos anos na Guiné. Em 1953 o governo português incumbiu-o do estudo da cartografia. Foi professor da Escola Naval (1959-1964) e da Faculdade de Letras de Lisboa (1965-1969). Em 1970 e 1971 prestou serviço no Comando Naval de Angola como chefe do Estado Maior. Era presidente do Tribunal da Marinha quando passou à reserva em 1976.

¹⁴ Roberto Ivens (1850-1898), nome atribuído em vida (1885) do explorador à antiga Rua de S. Francisco. Hermenegildo Carlos de Brito Capelo (1841-1917), atribuído em vida do explorador à antiga Travessa da Parreirinha. Ambos efectuaram a primeira expedição de Angola a Moçambique para o reconhecimento do continente africano. António Maria Cardoso (1849-1900) viu o seu nome substituir o nome de Rua do Tesouro Velho; foi governador colonial, participou na Campanha dos Namarras e chefiou a expedição científica às terras de Mussila.

militares¹⁵, o parceiro de Gago Coutinho nas aventuras aéreas¹⁶, políticos¹⁷, médico¹⁸, escritor¹⁹, historiador²⁰ – em comum, o terem pertencido à Marinha.

Vemos pois, que em termos humanos, individuais, a Marinha está significativamente representada nas Ruas de Lisboa, com exemplos variados. Mas existe ainda um outro grupo de topónimos ligados a esta instituição que não se refere a indivíduos.

De Ocidente para Oriente encontramos logo ali na Rua da Junqueira, perto da Praia do Restelo onde começámos esta comunicação, um conjunto de 3 pequenas travessas, hoje sem importância, mas que em tempos foram de grande utilização. A primeira destas travessas foi até 1880, um beco. Já na segunda metade do século XVIII surge referenciada, nos Livros de Óbitos da Ajuda, como “Telheiro dos Algarves”. Esta designação provém do facto de aqui se abrigarem os algarvios contratados para remadores dos bergantins e galeotas reais, os quais formavam uma elite de remadores bem como um grupo homogéneo, uma vez que os lugares passavam de pais para filhos. Os algarvios eram recrutados para o serviço da Armada e do Arsenal, pelo menos desde o século XVIII.

A 2ª travessa é a dos Escaleres. Após o Terramoto de 1755, os escaleres da Casa Real acompanharam a mudança da Família Real para a zona da Ajuda, instalando-se na área da Junqueira. No final do século XVIII deram o nome ao local, chegando a designar grande parte da Junqueira. Só depois de 1870 é que este arruamento passa a ter a categoria de travessa.

E finalmente a travessa das Galeotas. Tal como a Travessa dos Escaleres, esta Travessa deve o seu nome ao facto de aqui se guardarem as galeotas que pertenciam à Casa Real, e que para aqui vieram quando, após o Terramoto de 1755, a Família Real se mudou para a zona da Ajuda. Após a República foram as galeotas transferidas para a margem sul do

¹⁵ José Botelho de Carvalho Araújo (1881-1918) que comandava o caça-minas *Augusto de Castilho* em cujo episódio veio a falecer.

¹⁶ Artur de Sacadura Freire Cabral Júnior (1881-1924), oficial de Marinha que desde cedo se dedicou à aviação vindo a ser director dos Serviços de Aeronáutica Naval. Foi o companheiro de Gago Coutinho na travessia aérea Portugal-Brasil. Apesar de impedido de voar desde 1923, acabaria por desaparecer no Mar do norte num voo que efectuava entre Portugal e a Holanda.

¹⁷ Francisco Joaquim Ferreira do Amaral (1844-1923) para além de militar e Governador colonial (Angola) foi por ministro do Ultramar e dos Negócios Estrangeiros, e Primeiro-ministro no Governo de Acalmação, depois do Regicídio. Carlos Testa (1823-1891) atingiu o posto de contra-almirante. Professor da Escola Naval, fez parte do Conselho de Instrução Naval. Foi deputado do Partido Regenerador e Par do reino. José Carlos da Maia (1878-1921) atingiu o posto de capitão-de-fragata. Republicano convicto participou em várias conspirações, foi figura cimeira na Revolução de 5 de Outubro deputado, Ministro da Marinha, veio a falecer vítima da Noite Sangrenta. João de Azevedo Coutinho (1865-1944) administrador colonial, político, alcançou o posto de contra-almirante honorário. Foi deputado, Ministro do Ultramar. Monárquico convicto apoiou a Monarquia do Norte, foi senador pelas listas monárquicas, e lugar-tenente de D. Manuel e de D. Duarte de Bragança.

¹⁸ Francisco Xavier da Silva Teles (1860-1930), foi médico naval, alcançando o posto de capitão-de-mar-e guerra. Foi professor e Reitor da Universidade de Lisboa e ministro da Instrução pública.

¹⁹ Venceslau José de Sousa de Moraes (1854-1929), atingiu o posto de capitão-de-fragata quando em 1902 optou por sair da Marinha e fixar residência no Japão onde foi nosso cônsul.

²⁰ Henrique Quirino da Fonseca (1868-1939) para além de uma brilhante carreira na Marinha, dedicou-se à história da Arqueologia Naval, à narrativa histórica e à ficção.

Tejo, para o Depósito da Azinheira, sob a responsabilidade da Marinha. Daí transitaram para o Museu da Marinha onde podem ser vistas ainda hoje.

Não nos esqueçamos que estas travessas até ao século XIX abriam directamente para a zona de praia, a qual se foi assoreando até ser definitivamente aterrada para a construção da linha férrea e depois da Avenida da Índia.

Fora do eixo ribeirinho, mas ainda perto desta zona, já em Alcântara (embora freguesia dos Prazeres) situa-se a Praça da Armada, assim, chamada em honra do papel da Marinha e deste Quartel de Marinheiros²¹ em particular, no movimento republicano. A deliberação de 3 de Agosto de 1911, publicada por edital de 7 do mesmo mês e ano, é das mais extensas do período da I República. Através dela procedeu-se a uma vasta alteração de vários topónimos antigos. O topónimo Praça da Armada veio substituir o antigo Praça de Alcântara, o qual já em tempos se chamara Praças das Armas pois para esta Praça deita o portão de Armas do Quartel de Marinheiros²², como é vulgarmente denominado.

Já na Freguesia de São Paulo, vemos o mesmo topónimo “Mastros” usado numa Rua e numa Travessa. Esta última foi desde 1566 a Rua da Amoreira, tendo passado no século XVIII a beco, e finalmente por deliberação camarária de 1902, promovida a Travessa agora com o nome que tem hoje, estamos em crer pela sua proximidade com a Rua dos Mastros. Esta, por sua vez, surge nos livros de óbitos com esta referência a partir de 1566. A sua origem não a encontramos escrita em lado nenhum, mas não é difícil de supor que existissem por aqui fabricantes de mastros, uma vez que S. Paulo foi uma paróquia escolhida pelos homens do mar para sua morada dada a proximidade com o seu local de trabalho.

Aliás nesta mesma freguesia verifica-se a existência (e persistência) de topónimos muito antigos ligados à vida do mar: Travessa dos Pescadores, Rua e Travessa dos Remolares, Boqueirão dos Ferreiros, Rua dos Cordoeiros, enfim, tudo actividades ligadas ou à vida no mar ou ao fabrico naval. Merece uma referência especial o sítio dos Remolares, cujo nome provém dos fabricantes de remos²³, convenientemente instalados perto da praia. Hoje confinado a uma Rua e a uma Travessa, o sítio abrangia toda a zona vulgarmente chamada de Cais do Sodré, nome de uma família proprietária de imóveis aqui edificadas. O sítio dos Remolares chegou a ser Bairro instituído por D. João V por alvará de 25 de Março de 1742 e após o Terramoto de 1755, pensou-se reedificá-lo. Porém, o

²¹ Refira-se que junto deste Quartel existia a Rua Correia Guedes (actual Rua Gilberto Rola) para a qual logo a 6 de Outubro de 1910 foi pedida e aprovada a alteração do nome para Rua dos Marinheiros. Em sessão de 27 de Outubro, porém, foi aprovada a denominação que se mantém até aos nossos dias.

²² O Quartel de Marinheiros foi edificado em 1865 para albergar o Corpo de Marinheiros Militares, depois Corpo de Marinheiros da Armada que aqui permaneceu até 1934.

²³ Segundo Gomes de Brito: “ficaram portanto de uma vez assentes os seguintes pontos: 1º que *remolari* é um vocábulo originalmente provençal, introduzido no idioma italiano e dele transferido ao português; 2º que *remolar* era de facto o artífice que fazia os remos; 3º que *remolares* não eram em Portugal oficiais de ofício livre, (...) senão que pertenciam à classe dos operários privativamente empregados pela coroa, nos estabelecimentos marítimos dela; 4º - que o ofício perdeu entre nós, a importância, com a revolução que sofreu a arte de navegar e a arquitectura naval entre o reinado de D. João II e o de D. Manuel, em que foram sendo abandonados os navios de sistema misto de remos e velas...” (Ruas de Lisboa, J.J. Gomes de Brito, 155 a 158, II).

evoluir da cidade e a demora na construção do novo plano, levou a que o sítio dos Remolares fosse ganhando outra forma. Transformado em praça empedrada e arborizada, viu em 1875-77 ser construído o monumento ao Duque da Terceira e em 1889, a Câmara deliberou atribuir o nome do Duque da Terceira a esta Praça que o povo insiste em chamar Cais do Sodré. Os remolares, esses, caíram no esquecimento.

A Rua das Gáveas, na Freguesia da Encarnação, tantas vezes interpretada como tendo origem no facto de esta parte da Cidade ter sido escolhida para morada de muitos homens do mar, não é certa que tenha origem num termo náutico. Júlio de Castilho, mestre de olisipógrafos, afirma: “(...) em espanhol *gavia* também é fosso ou cava; é pois possível que em frente do acampamento (espanhol durante o cerco a Lisboa por tropas castelhanas) houvesse cavas, ou *gavias*, que ali ficassem fundas e escancaradas depois do cerco, e dessem nome ao sítio, donde passasse depois à rua, que é efectivamente a mais próxima da antiga muralha. E não só em castelhano; no português velho encontra-se *gaíva* ou *guaíva* com o mesmo significado” (*O Bairro Alto*, 2ª edição, pág. 81 – I). E acrescenta:

“Como confirmação desta segunda etimologia que é a mais clara, citarei que numa escaramuça que os inimigos travaram com os nossos, foram estes perseguidos; e ao correrem, acossados da cavalaria contrária, para a porta de Santa Catarina, se levavam em grande confusão e destroço, e “muitos caíram na cava” onde eram mortos (Duarte Nunes de Leão, *Crónica d’el rei D. João I*, cap. XXVIII).

Mais para Oriente, na Freguesia de S. Vicente de Fora, vimos encontrar o beco do Hospital da Marinha, assim chamado por conduzir a este Hospital. O Hospital da Armada Real foi fundado em 1797, pelo Príncipe Regente D. João, e esteve em vários locais antes de se instalar neste sítio: funcionou no Arsenal, na Rua do Telhal, no Desterro e finalmente, em 1871 veio ocupar as instalações (modernizadas e adaptadas) do antigo colégio de S. Francisco Xavier, construído no século XVII pela Companhia de Jesus, em Santa Clara.

E de volta à zona ribeirinha fechamos esta digressão toponímico-marítima com a Rua do Arsenal, onde nos encontramos. Segundo Pastor de Macedo, no seu Ficheiro Toponímico, a Rua surge nos Livros de óbitos da freguesia de S. Julião em 1773 como Rua Nova do Arsenal. De facto, o Arsenal da Marinha que dá nome a esta rua insere-se no plano de reconstrução da Baixa Pombalina, tendo-se iniciado a sua construção em 1759, o que justifica a sua qualificação como nova. O então criado Arsenal veio ocupar o espaço dos antigos estaleiros mantendo assim a sua actividade tradicional até 1936 quando a Marinha fez transferir para o Alfeite as suas instalações navais, de modo a permitir a abertura da Avenida da Ribeira da Naus. É dos raros sítios em Lisboa que se mantém ao longo de séculos, sempre com a mesma função. As tercenas reais, aqui se instalaram desde o reinado de D. Sancho II, com D. Manuel I desenvolveram-se e desdobraram-se em actividades, atravessaram crises, guerras, regicídio e República. A Marinha permanece firme no seu posto. E nas Ruas de Lisboa, espalhada pela cidade ou concentrada num Bairro, declaradamente ou às escondidas, individualmente ou em grupo, ela prova como um Marinheiro pode ser um exemplo a seguir.

Anexo 1 - Edital 1960/06/15

- Afonso Gonçalves Baldaia
- Gil Eanes
- Álvaro Fernandes (Descobridor, séc.XV)
- Bartolomeu Perestrelo (Navegador, séc. XV)
- David Melgueiro (Navegador, séc. XVII)
- Dinis Dias (Navegador, séc. XV)
- Diogo de Azambuja (Fundador do Castelo da Mina, 1432-1518)
- Gaspar Corte Real (Navegador, séc. XV)
- João Afonso de Aveiro (Navegador, séc. XVI)
- João de Lisboa (Piloto-mor, séc. XV-XVI)
- João da Nova (Navegador, séc. XVI)
- João de Santarém (Navegador, séc. XV)
- Lopo Infante (Navegador, séc. XV)
- Manuel Godinho de Herédia (Navegador, séc. XVII)
- Nicolau Coelho (Navegador, séc. XV)
- Nuno Tristão (Navegador, séc. XV)
- Pedro Escobar (Navegador, séc. XV)

Anexo 2 – Oficiais da Marinha

- Almirante Barroso (1903/12/16)
- Almirante Reis (1910/11/05)
- Almirante Pessanha (1925/04/04)
- Almirante Gago Coutinho (1960/01/02)
- Almirante Campos Rodrigues (1967/06/14)
- Almirante Afonso Cerqueira (1989/12/29)
- Almirante Sarmiento Rodrigues (2005/09/07)
- Vice-Almirante Augusto Castro Guedes (1971/03/26)
- Contra-Almirante Armando Ferraz (1971/06/22)
- Comandante Fontoura da Costa (1967/11/03)
- Comandante Augusto Cardoso (1969/04/10)
- Capitão-Tenente Oliveira e Carmo (1963/09/09)
- 1º Tenente João Rodrigues de Moura (1971/01/05)

Anexo 3 – “Os Ocultos”

- Portugal Durão (1926/06/30)
- Lopes de Mendonça (1956/05/26)
- Avelino Teixeira da Mota (1984/02/28)
- Baldaque da Silva (2005/02/16)
- Machado Santos (2009/09/24)
- Ivens (1885/09/07)
- Capelo (1885/09/07)
- António Maria Cardoso (1890/02/06)
- Conselheiro Ferreira do Amaral (1892/11/30)
- Carlos Testa (1903/06/08)
- Carvalho Araújo (1924/08/08 Delib)
- Sacadura Cabral (1926/09/14)
- Carlos da Maia (1932/03/12)
- Doutor Silva Teles (1934/04/12)
- Ernesto de Vasconcelos (1932/03/12)
- Venceslau de Moraes (1936/02/20)
- João de Azevedo Coutinho (1954/03/23)
- Quirino da Fonseca (1956/06/26)

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de (Dir.) - Dicionário de história dos descobrimentos portugueses. Lisboa: Caminho, 1994.

MATOSO, José (Dir.) - História de Portugal. [Lisboa]:Estampa, 1993-1994

MELO, Ana Homem de (Coord.) – CORVUSBase: Base de dados de Toponímia [Disponível no Gabinete de Estudos Olisiponenses]

TOPONÍMIA DE LISBOA. Direcção dos Serviços Centrais. Divisão de Alvarás, Escrivania e Toponímia. Disponível em

<http://toponimia.cm-lisboa.pt/pls/htmldb/f?p=106:1:851291885428645::NO:1>

AMBIENTE E SEGURANÇA: TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo prof. doutor
Viriato Soromenho-Marques, em 1 de Março

O quinto Relatório do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas (IPCC, na sigla inglesa), publicado em 2013 e 2014, veio confirmar que as alterações climáticas são hoje a maior ameaça que se coloca à humanidade no seu conjunto, na medida em que, pela primeira vez desde que há memória histórica, a acção humana atingiu uma tal capacidade de alterar a estrutura profunda do Planeta, de modelar o frágil equilíbrio da sua complexa rede de sistemas – da atmosfera à hidrosfera, passando pela criosfera, litosfera e biosfera – que alguns cientistas proeminentes falam já da existência de uma nova, e provavelmente efémera, era geológica caracterizada por esse poderio plástico da humanidade, o Antropocénico¹.

Na verdade, para compreendermos as alterações climáticas temos de compreender a crise ambiental, que é o lugar conceptual onde ela ganha sentido. Com efeito, nem todas as crises são idênticas, e o facto de termos mergulhado numa complicada e prolongada deriva económica e financeira que ameaça confundir as prioridades, nomeadamente da União Europeia, não nos deve fazer perder a capacidade racional de estabelecer critérios e determinar graus de grandeza e hierarquias de prioridade. Isso será evidente, se compararmos a presente recessão económica com a Grande Depressão, iniciada em 1929, e que se prolongou até à II Guerra Mundial.

No seu primeiro discurso inaugural, proferido em 4 de Março de 1933, o Presidente Franklin Delano Roosevelt traçou um doloroso e sombrio retrato do seu país, devastado pela pobreza, desemprego e desespero. Contudo, ele conseguia vislumbrar, no meio da amargura geral, uma fímbria de esperança: “*A Natureza ainda nos oferece a sua abundância...*” Em 2009, numa Conferência realizada em Nova Deli, tive a oportunidade de escutar as fortes e comoventes palavras de Aote Tong, o Presidente da República do Kiribati, um país insular disseminado por milhões de quilómetros quadrados do Pacífico central, fortemente ameaçado pela subida do nível médio das águas do mar. Ele apresentou-se, perante uma silenciosa assembleia desta forma: “*Eu sou o Presidente de um país que está a desaparecer debaixo de água...*”

Hoje, tal como em 1933, o mundo está ameaçado por um profundo e vasto colapso económico e financeiro. Todavia, em pleno século XXI já não podemos partilhar a esperança de Roosevelt. Hoje, a Natureza já não nos oferece as suas bênçãos, mas antes a sua reacção hostil, como resposta a décadas e séculos de agressão e abuso por parte da

¹ Crutzen, P. J., & Stoermer, E. F. (2000) – “The Anthropocene”, *Global Change Newsletter* 41, pp. 17-18.

ganância e loucura humanas. Num planeta povoado já não por dois mil milhões de pessoas, como no tempo de Roosevelt, mas por mais de sete mil milhões de habitantes, a maior crise que se interpõe entre nós e um futuro sustentável não é, na sua essência, de natureza económica, mas sim a crise global do ambiente. Uma crise que se tornou visível para todos através dos cada vez mais numerosos eventos extremos associados ao processo de alterações climáticas.

As preocupações do pensamento estratégico com o ambiente começaram mesmo antes do surgimento da disciplina que hoje é conhecida como “segurança ambiental”. Com efeito, no final dos anos 60 a NATO reflectia as preocupações ambientais da Administração norte-americana do Presidente Nixon, que criou a Lei de Bases da política ambiental federal (NEPA, em 1969) e o seu instrumento administrativo (EPA, em 1970). Mais tarde, no início da década de 90, os estudos de segurança ambiental revelaram algo de inverso e ao mesmo tempo complementar destas preocupações iniciais: não só a actividade bélica produz impactos ambientais consideráveis, como a degradação ambiental de vastos territórios (isto é, a sua incapacidade de produzirem serviços ecológicos vitais para a existência de vida social complexa) onde se jogam interesses colectivos (nacionais, ou de outro tipo) pode constituir um factor catalisador, ou até, a causa determinante para a eclosão de conflitos. Recentemente, o Secretário-Geral da ONU, Ban Ki-moon, estabelecia uma etiologia ambiental para o sangrento conflito do Darfur.

A ESPECIFICIDADE DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

Desde 1750, no início da utilização de combustíveis fósseis em larga escala, até Maio de 2013, a concentração de CO₂ na atmosfera passou de 270 ppmv (num milhão de partes da atmosfera, 270 eram constituídas por dióxido de carbono) para 400 ppmv! É um aumento assombroso. Basta ter em conta que nos últimos 600000 anos as variações do CO₂, oscilaram entre um mínimo de 180 ppm (nos períodos de glaciação, mais frios) e 300 ppm (nos períodos interglaciares, mais amenos). Se o mundo não conseguir mudar o seu paradigma civilizacional, baseado na libertação, pela sua queima, de carbono da litosfera (onde se esconde o carvão, o petróleo e o gás natural) para a atmosfera, poderemos chegar ao final deste século com uma concentração de CO₂ que será superior ao dobro do período pré-industrial...O aumento médio global da temperatura poderá atingir mais de 6.°C!

A tendência para uma escalada do aumento mantém-se, depois de uma aparente estabilização nos anos de 1990. Com efeito, a industrialização acelerada de países emergentes, como a China e a Índia, aliadas à irresponsabilidade dos governos Bush, nos EUA, provocaram um recente incremento no processo de redesenho químico da atmosfera. Com efeito, os combustíveis fósseis continuam a contribuir em mais de 80% para alimentar o crescimento da economia mundial. As projecções contidas nos cenários de referência da Agência Internacional de Energia para o período de 2005 a 2030 estimam em 55% o aumento da procura primária de energia e em 57%, para o mesmo período, o crescimento das emissões de dióxido de carbono.

A crise económica e financeira, iniciada no segundo semestre de 2008, não está em condições de alterar, só por si, estas tendências de longo prazo. Pelo contrário, é natural que, dada a volatilidade oscilatória dos preços do crude, o consumo deste venha a diminuir conjunturalmente sendo substituído pelo recurso às mais abundantes e acessíveis reservas de carvão. Como o carvão é mais rico em carbono, o impacto ambiental da actual recessão económica poderá agravar, em vez de atenuar, o processo de mudança climática. Por outro lado, o recurso a outras fontes de energia primária fósseis não convencionais, como é o caso das abundantes reservas de “gás de xisto” (*shale gas*), intensamente exploradas pelos EUA não modificam os dados essenciais da equação energética e ambiental. Embora de menor impacto sobre a atmosfera, as técnicas de extracção do gás de xisto são particularmente problemáticas para os recursos hídricos subterrâneos, não sendo ainda plenamente conhecido o seu pleno impacto ambiental. No que concerne à esperança, liderada entre 2007 e 2009 (até ao fracasso da Conferência climática de Copenhaga, a famosa COP15 de Dezembro desse ano), de transformar o repto ambiental e climático numa alavanca para a inovação das tecnologias e formas limpas e renováveis de produção energética, a verdade é que o gás de xisto constitui um passo na direcção errada.

OS PONTOS DE VIRAGEM

As consequências da mudança climática dependerão da nossa capacidade colectiva de estabilizarmos a concentração dos principais gases de estufa (em especial o dióxido de carbono e o metano) numa concentração (calculada em 450 ppmv CO₂ equivalente) que não venha a provocar um aumento da temperatura média global acima dos 2.°C.

Apesar das incertezas, sabemos que a temperatura e o nível das águas do mar subirão, que nalgumas zonas a produtividade agrícola poderá aumentar, embora na maioria venha a decrescer, bem como a pluviosidade. Sabemos que os eventos extremos, como ondas de calor, chuvas intensas, furacões, e outras ocorrências meteorológicas violentas aumentarão em frequência e intensidade. Mas há ainda muitas zonas de interrogação, sobretudo em torno do que se tornou conhecido como os “pontos de viragem” (*tipping points*), isto é o grau de resiliência de alguns ecossistemas face à pressão do aumento da temperatura e de outros indicadores de mudança climática. Se, por exemplo, o carbono e o metano contidos no *permafrost* (solo permanentemente gelado) siberiano forem libertados pelo aumento da temperatura, isso significará uma intensificação extraordinária da concentração de gases de estufa. Se o degelo do Ártico se concretizar, nas próximas décadas, a temperatura tenderá a aumentar nos oceanos, pois o gelo reflecte nove décimos da radiação que recebe, enquanto o mar limpo de gelo tem o comportamento inverso. O comportamento da criosfera terá aqui um papel decisivo. Se a temperatura média se elevar 3.°C, ou mais, correremos o risco de despertar um mecanismo de não retorno que poderá levar, ao longo dos próximos séculos, ao degelo completo das grandes massas de gelo permanente que se encontram sobre a Gronelândia e a Antárctida. Nesse caso, a elevação do mar assumiria proporções diluvianas de mais de 60 metros.

OS DESAFIOS PARA A SEGURANÇA

Para as políticas públicas o primeiro desafio representado pelas alterações climáticas é o da complexidade. Mais do que nunca estadistas, estrategistas e cientistas têm de estar lado a lado na monitorização da evolução do estado ambiental e climático do planeta. Complexidade, ainda, na medida em que as alterações climáticas se ligam a outros problemas da habitação comum da Terra que aguardam por solução urgente, como é o caso da urgência de uma nova política energética que nos liberte da dependência de combustíveis fósseis, que além de poluentes, trazem consigo o risco da multiplicação de disputas violentas dada a sua crescente escassez.

O segundo desafio prende-se com a escala e a natureza da ameaça. As alterações climáticas constituem o melhor exemplo da globalização da ameaça. Uma ameaça cuja natureza é de um novo tipo, a saber, ontológico. Não se prende com a projecção espacial e territorial do poder, mas com a metamorfose intrínseca desse espaço e desse território pela acção desmesurada e colateral do poder humano (incluindo aqui a violenta capacidade de transformação plástica dos ecossistemas por parte da tecnociência).

O terceiro desafio implica a aceitação dos limites dos meios militares para fazer face a esta nova ameaça. Curiosamente, o pensamento estratégico já enfrentou no passado uma situação semelhante, quando a possibilidade de autodestruição da humanidade, num quadro de *Mutual Assured Destruction*, acabou por fazer do não uso das armas nucleares a melhor doutrina do seu planeamento e desenvolvimento.

O quarto desafio aportado pelas alterações climáticas é o da cooperação compulsiva, entre os Estados e outros actores da política internacional. Hoje, as ameaças que pairam sobre o clima e o ambiente mundiais têm no uso de um património comum, a atmosfera, o centro nevrálgico do problema e da sua eventual solução. A atmosfera planetária é hoje um tema político de segurança nacional e mundial. Nenhum país pode decretar uma soberania exclusiva sobre a “sua” atmosfera, sem, com isso, incorrer num acto de hostilidade para com o resto dos parceiros da comunidade internacional. Não temos meios para expandir fisicamente a atmosfera, mas temos meios para uma sua gestão mais sustentável. A multiplicação de vagas de refugiados ambientais, de conflitos entre Estados (cada vez mais débeis, ou mesmo falhados) e dentro de Estados pela disputa de recursos naturais cada vez mais escassos, poderá ser uma realidade ainda mais violenta se não compreendermos todas as dimensões de segurança envolvidas na ameaça ambiental e climática em rápida aceleração.

Poderemos concluir, por isso, que mais do que nunca são válidas as máximas da prudência *clauswitziana*, que aconselham a colocar na lógica política a condução do destino dos Estados, subordinando a essa visão de conjunto todos os outros meios, nomeadamente a gramática militar, como seus instrumentos operacionais. A prioridade hoje passa por conseguir um novo regime climático mundial. Estamos a perder tempo desde o final de 2012, data em que expirou o Protocolo de Quioto da Convenção-Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (UNFCCC, na sigla inglesa). A União

Europeia tem a esse respeito uma particular responsabilidade. Com efeito, a União foi a única grande região mundial que cumpriu por excesso as metas do Protocolo de Quioto. Mais, até à eclosão da “crise das dívidas soberanas”, a Europa liderava sem rival a batalha por um novo regime internacional que funcionasse como uma frente ecuménica, envolvendo todas as potências, de maior ou menor dimensão do actual sistema internacional em profunda e incerta reconstituição. Infelizmente, o prolongamento da crise europeia, tem vindo a assumir contornos cada vez mais dramáticos no plano político e social. A prioridade dada à estratégia combinada energia e clima tem vindo a declinar inexplicavelmente, mesmo com a vingança da realidade, que, como se tornou visível na crise com a Rússia em torno da Ucrânia, colocou a nu a dependência europeia face ao gás natural russo. Até por razões estratégicas, e de segurança de abastecimento, em acréscimo aos de natureza ambiental que são importantíssimos, a UE deveria ser capaz de ultrapassar a crise política que a ameaça despedaçar².

Do sucesso da prioridade dada à combinação entre políticas públicas de energia, clima e ambiente, dependerá a reconstrução viável de uma nova ordem internacional plural e multilateral, capaz de obedecer tanto aos imperativos do direito internacional público como aos limites físicos do ambiente planetário, que é a nossa única casa para prosseguir a odisseia humana.

² Dediquei ao tema da crise europeia, o meu mais recente ensaio: Viriato Soromenho-Marques, *Portugal na Queda da Europa*, Lisboa, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2014.

O MAR BÍBLICO. DO PODER SOBRE AS ÁGUAS À EXEGESE HAGIOGRÁFICA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo padre doutor
Joaquim Carreira das Neves, em 15 de Março

1. PORTUGAL E O MAR FÍSICO-GEOGRÁFICO

Começando pelo mar português, é demasiado consabido que Portugal detém a soberania de um mar imenso, muito maior do que o Continente e ilhas da Madeira e Açores. Esta percepção é objecto de estudos recentes sobre o que fazer a tanto mar com os seus peixes, águas profundas, minerais marítimos e fauna marítima. Quando se fala de percepção tem-se em vista a economia: portos (lembremos Sines), peixe, algas e demais fauna, minerais profundos e raros por obra e graça dos aluviões de milhares e milhões de anos. Esta imensidão de mar está ao alcance de ser aproveitada para fins económicos. É um mar percebido pela inteligência humana para fins económicos e financeiros. É um mar a digerir pela ciência marítima para a riqueza de Portugal. E uma vez que este mar se torna objecto de possibilidades futuras de riqueza a bem da nação, deixa de ser o mar dos Lusíadas onde se mistura o histórico e real com o maravilhoso da epopeia portuguesa. Nos *Lusíadas*, o mar foi a auto-estrada por onde caminharam marinheiros e descobridores de novos mundos, mas uma auto-estrada marítima cheia de perigos, monstros, medos e perigos, onde o real se confundia com o imaginário, lendário, medonho, sagrado.

Para me alongar um pouco mais nesta entrada de visitas sobre o mar, trago à mente os diálogos do drama estático de Fernando Pessoa das três donzelas de *O Marinheiro*:

Segunda donzela:

- Todo este país é muito triste... Aquele onde eu vivi outrora era menos triste. Ao entardecer eu fiava, sentada à minha janela. A janela dava para o mar e às vezes havia uma ilha ao longe... Muitas vezes eu não fiava; olhava para o mar e esquecia-me de viver. Não sei se era feliz. Já não tornarei a ser aquilo que talvez eu nunca fosse...

Primeira donzela:

- Fora de aqui, nunca vi o mar. Ali, daquela janela, que é a única onde o mar se vê, Vê-se tão pouco!... O mar de outras terras é belo?

Segunda donzela:

- Só o mar das outras terras é que é belo. Aquele que nós vemos dá-nos sempre saudades daquele que não veremos nunca...¹.

¹ Fernando Pessoa, *Almas e Estrelas*, Exodus, 2009, p.74.

Fernando Pessoa personaliza o mar e faz com que seja o espelho das donzelas a velar a morte. Há mar e mar: o real e o poético, o tangível e dominado pela ciência e tecnologia e o misterioso e numinoso. Este último, profundo e sem medida, é o “*mar que não veremos nunca...*” porque está preso à profundidade do nosso consciente e inconsciente. É o mar metafórico dos poetas, cheio de divindades boas e más, que roça as nossas almas insatisfeitas. Como pontua, um pouco mais adiante o poeta na palavra da segunda donzela:

- Mas eu devo ter vivido realmente à beira-mar... Sempre que uma cousa ondeia, eu amo-a... Há ondas na minha alma... Quando ando embalo-me...².

O marinheiro de Fernando Pessoa, depois de naufragar, suspira, sonhando pela pátria sempre prometida e nunca alcançada. Pois bem, parece que nós, Portugueses, depois de termos recebido tanto mar, sairemos da crise em que navegamos. Deixaremos de sonhar porque o mar que possuímos não é um sonho mas uma realidade dominada pela tecnologia. Assim seja, termino eu nesta introdução.

Por aquilo que se passa no *Marinheiro* de Fernando Pessoa, compreendemos melhor o Mar Bíblico do nosso estudo. Isto é, a partir de um poeta dos nossos dias – o maior depois de Camões – temos todo o direito de mergulhar no Mar Bíblico onde se mistura o divino e numinoso com o humano e histórico.

2. O MAR BÍBLICO

2.1. Do Caos à Ordem

A narrativa bíblica do mito genesiaco, em Gn 1, 1-2 refere o seguinte: “¹No princípio, quando Deus criou os céus e a terra,² a terra era informe e vazia, as trevas cobriam o abismo e o espírito de Deus movia-se sobre a superfície das águas.”

Da mesma maneira que tantos outros mitos paralelos das civilizações da Mesopotâmia e demais povos semitas, do Egipto e da Grécia, escritos séculos antes do Génesis bíblico, a escola teológica Elohista (Deus chama-se Elohim)³ apresenta a criação pela “Palavra de Deus” com o lexema *Deus disse* (Gn 1, 3. 6. 9. 11. 14. 20. 24. 26), mas precedida do célebre *tohuwabohu*, isto é, do “*abismo*”, que tornava a terra “*informe e vazia*”. Deus cria pondo ordem à massa informe deste abismo sem ordem. Só depois, pela Palavra, é que surge a luz, as águas superiores (celestes) e inferiores, a terra com a sua verdura e árvores, o Sol e a Lua, as aves, os peixes, os animais terrestres, selvagens e domésticos, e, finalmente, o homem e a mulher, criados, estes últimos, “*à imagem e semelhança de Deus*” (Gn 1, 26-27).

² *Ibidem*, p. 78.

³ O Pentateuco bíblico do Antigo Testamento deve a sua redacção final a quatro escolas teológicas, a Javista (Deus é denominado Javé, ou Javé-Elohim), a Elohista (Deus é denominado Elohim), a Deuteronomista (Reforma das Escolas anteriores, no tempo do rei Josias, antes do exílio da Babilónia, que concentra o culto exclusivamente em Jerusalém, para combater os cultos pagãos dos deuses-deusas da fertilidade – Baales, Astarte, Asherá - de santuários particulares) e a Sacerdotal (mais ou menos no século IV AC).

O interessante é, portanto, notar que o abismo do informe e vazio, também chamado “trevas”, precede a ordem. Este abismo está dependente das águas. Só quando o “sopro/espírito de Deus” (*ruah*) pairou sobre ele é que surgiu a ordem cósmica pela Palavra criadora. A mundividência mítica da criação arranca, pois, com as águas caóticas e ctónicas. Uma vez que a Bíblia, como também todos os escritos do politeísmo das chamadas “religiões superiores”, apareceu em tempos pré científicos, a criação e, com ela, a Natureza, aconteceu numa cosmologia onde o numinoso se mistura com a história. Dizer numinoso é dizer que as forças da Natureza (trovões, mares caudalosos, neves, estepes selvagens, animais perigosos) possuem algo de divino e desconcertante. O que, com o andar da história de Israel, distingue a religião de Israel das demais religiões henoteístas e politeístas, é precisamente separar o Deus pessoa Javé dos deuses e deusas politeístas que se confundem com as tais forças numinosas da Natureza. Para a fé monoteísta, só formulada conceptualmente depois do exílio, sobretudo pelo inominado deuterio ou segundo Isaías (Is 40, 1-48, 22), Deus é criador e a Natureza é criatura. Entre o criado e o seu criador existe um abismo de ordem qualitativa. Mas a Natureza cósmica, no mito inicial, antes de ser cosmos (ordem) foi fonte abissal acósmica, dominada pela desordem do *tohuwabohu*. E esta desordem mítica, radicada nas águas ou nos mares, projectou-se, depois, nas outras narrativas míticas ao longo do Antigo e do Novo Testamentos. Para os homens bíblicos, como para os descobridores portugueses, o mar era uma ameaça.

2.2. Mar Vermelho

Um dos exemplos bíblicos mais marcantes desta conceptualização é a narrativa da libertação dos judeus através do Mar Vermelho, no livro do Êxodo 14-15: 14, 21: *“Moisés estendeu a sua mão sobre o mar, e o SENHOR fez recuar o mar com um vento forte de oriente, toda a noite, e pôs o mar a seco. As águas dividiram-se,²² e os filhos de Israel entraram pelo meio do mar, por terra seca, e as águas eram para eles um muro à sua direita e à sua esquerda...²⁶ o SENHOR disse a Moisés: “Estende a tua mão sobre o mar, e que as águas voltem sobre os egípcios, sobre os seus carros de guerra e sobre os seus cavaleiros.”²⁷ Moisés estendeu a sua mão sobre o mar, e o mar voltou ao seu leito normal, ao raiar da manhã, e os egípcios a fugir foram ao seu encontro. E o SENHOR desfez-se dos egípcios no meio do mar.²⁸ As águas voltaram e cobriram os carros de guerra e os cavaleiros; de todo o exército do faraó que entrou atrás deles no mar, não ficou nenhum.²⁹ Os filhos de Israel caminharam em terra seca, pelo meio do mar, e as águas eram para eles um muro à sua direita e à sua esquerda.³⁰ O SENHOR salvou, naquele dia, Israel da mão do Egípto, e Israel viu os egípcios mortos à beira do mar”.*

Muito se tem escrito sobre esta narrativa fundadora do resgate de Israel por intermédio da acção taumatúrgica de Moisés e seu Deus. Trata-se, naturalmente, duma narrativa de epopeia, um pouco como os Lusíadas de Camões, com o seu Adamastor e Cabo da Boa Esperança. Não se trata dum mito mas duma epopeia onde se mistura a história com as forças numinosas e terríveis do Mar Vermelho. Nalgumas narrativas paralelas não se fala do Mar Vermelho, mas do “mar dos juncos”. Este “mar dos juncos” corresponde à geografia do delta do Nilo onde as águas, segundo as estações e os ventos, são muito bai-

xas, mais parecendo uma praia de juncos do que um mar profundo. Este “mar dos juncos” é, então, uma faixa de terra marítima que separa o Mediterrâneo do lago Sirbonis. Ainda hoje alguns técnicos buscam o concordismo da letra com a geografia física. É um trabalho sem frutos porque parte do preconceito fundamentalista do literalismo bíblico.

2.3. O Mar de Jonas

O livro de Jonas é um dos mais discutidos, estudados e aprofundados por exegetas, historiadores e pintores. A nível literário, trata-se de um conto cheio de humor, metáforas, símbolos e sinais. O mais reconhecido e objecto de exegese hagiográfica e pictórica é o sinal da “baleia” que transporta durante três dias e três noites o recalcitrante profeta Jonas.

Jonas é uma figura de mitologia bíblica, onde se mistura a história, a teologia e o mar profundo com os seus monstros marinhos. A Bíblia não fala de “baleia”, mas de “grande peixe” (*hadaga*, no feminino) (2, 1). Na Bíblia, o nome de alguém, histórico ou mítico, é sempre um sinal de significado e semântica própria. O significante apela ao significado e é o significado que permanece como imemorial. A metaforização da exegese bíblica tem um nome: *Guezéra shava*. O herói Jonas tem um nome que nos questiona: “*Yonah em hebraico significa “pomba” que, imediatamente, nos transporta para a pomba do dilúvio de Noé. [...] Para anunciar a paz, o fim do dilúvio e das violências, é necessário ser-se Jonas, ao mesmo tempo ser-se profeta e pomba, isto é, aceitar as metamorfoses e as mudanças*”⁴.

Jonas nunca é nomeado como profeta. Também não aparece o verbo “profetizar” nem a fórmula do mensageiro. Mas a mensagem é clara: é preciso levar a mensagem monoteísta judaica à capital da Assíria, a grande cidade de Nínive, “*que levava três dias a percorrer*” (Jonas 2, 3) e “*onde há mais de cento e mil pessoas, que não sabem distinguir entre a sua mão direita e a sua mão esquerda*” (Jonas 4, 11).

A nível teológico, a partir do texto e contexto, encontramos-nos no tempo do pós-exílio da Babilónia (séc. V a. C.). Ao contrário das leis deuteronomistas, postas em prática por Neemias e Esdras, que proibiam os casamentos mistos e qualquer contacto dos judeus com os pagãos, a mensagem de Jonas é universalista: o monoteísmo deve ser pregado a todas as nações, a começar pela maior de todas – Nínive. O conto (*midrache*) apresenta a boa vontade divina de salvar toda a gente, impressa em todos os protagonistas: os marinheiros pagãos, o rei de Nínive e respectivos súbditos, como, igualmente, o “grande peixe” e o mar bravio. Homens e Natureza estão preparados para a grande conversão da humanidade ao Deus único. Apenas o herói Jonas se opõe. Isto induz-nos à conclusão: houve um tempo histórico, no pós-exílio da Babilónia, que proporcionou dois movimentos antagónicos, o movimento a favor do universalismo judaico, tipicamente missionário, e o nacionalista ou etnocentrista – a religião monoteísta confinava-se exclusivamente a Israel. Como todos sabemos, para o bem e para o mal, quem acaba por vencer, foi a posição etnocentrista. Venceram as leis identitárias nacionalistas e etnocentristas (circuncisão, sábado, templo, *Kosher* alimentar) em vez da liberdade universalista

⁴ *La Bible de Bayard*, 2001, p 2838.

da fé monoteísta. Esta é uma questão, sempre antiga e sempre nova, que renasce ao longo da história das religiões e que fundamenta os movimentos religiosos fechados e sectários, por um lado, e abertos, por outro lado. O que está em questão é a lei discriminatória, por um lado, e o amor e misericórdia do grande Deus, sem distinção de povos, por outro.

Interessa-nos, neste conto, a força das expressões e hipérboles sobre o mar:

“O SENHOR fez vir sobre o mar um vento impetuoso, e levantou no mar uma tão grande tempestade que a embarcação ameaçava despedaçar-se” (1, 4).

Lançaste-me ao abismo, ao seio dos mares,

E as correntes das águas envolveram-me.

Todas as tuas vagas e todas as tuas ondas

Passaram por cima de mim (2, 4).

As águas me cercaram até ao pescoço,

O abismo envolveu-me,

As algas pegavam-se à minha cabeça (2, 6).

Nestas expressões, o hagiógrafo não descreve o mar físico, como faz Fernando Pessoa. O mar, as águas e as algas corporizam metaforicamente um estado de alma.

3. O MAR E O POVO

3.1. O Mar Geográfico e o Povo Bíblico de Israel

Chegando aqui, é tempo de parar e considerar a geografia marítima de Israel.

Todos os exegetas e historiadores são unânimes em afirmar que Israel, ao contrário dos vizinhos Fenícios, não era um povo marítimo com barcos de pesca e barcos de longo alcance para as mercadorias portuárias. Os Fenícios, a começar pelos portos de Tiro e Sidónia, tinham uma frota marítima que dominava o Mediterrâneo. A vida de Salomão está cheia destas trocas marítimas com Hiram, rei de Tiro. Para construir o templo a Deus, Salomão comprava as madeiras de cedro – os célebres cedros do Líbano – a Hiram. A resposta de Hiram a Salomão foi a seguinte: *“Ouvi a mensagem que me enviaste; dar-te-ei (vender-te-ei) toda a madeira de cedro e cipreste que quiseres. Os meus servos farão descer a madeira do Líbano até ao mar; vou mandar levá-la em jangadas pelo mar até ao sítio que tu me indicares e lá, então, as desembarcarei e tu as mandarás receber. Por tua parte, é meu desejo que forneças de víveres a minha casa. Salomão deu (vendeu) a Hiram vinte mil coros de trigo para sustento da sua casa e dez mil coros de óleo bruto; isto era o que Salomão fornecia todos os anos a Hiram” (1Reis 5, 22-25).* Ficamos a saber que Israel produzia trigo e o Líbano de Hiram madeira de cedro, transportada devidamente pelo mar mediterrânico.

Mas a simbólica do mar era deveras importante no tempo de Salomão e está patente no célebre “mar de bronze” que Hiram construiu para o templo de Salomão. Segundo a narrativa: *“Hiram fundiu também um mar de bronze, que media dez côvados de diâmetro e tinha forma circular; a sua altura era de cinco côvados; a sua circunferência media-se com fio de trinta côvados. Por baixo da borda havia saliências de talha; ficavam dispostas em duas*

ordens; tinham sido fundidas no mesmo metal que o mar, formando uma só peça. O mar assentava em doze bois de bronze, voltados para fora; três deles olhavam para o norte, três, para o ocidente; três, para o sul e três, para o oriente. O mar apoiava-se sobre eles, e a parte posterior dos seus corpos ocultava-se para o lado de dentro. A sua espessura media uma mão, e a sua borda assemelhava-se à de uma taça em forma de lírio; podia levar dois mil batos” [oitenta mil litros] (1Reis 7, 23-26).

Exegetas e historiadores perguntam-se sobre a simbólica de semelhante “mar de bronze”. A riqueza do artefacto, a menção dos doze bois, distribuídos por três e de acordo com os pontos cardeais, representa, sem dúvida, o mar ou o oceano cósmico. Esta força cósmica e marítima resulta da célebre expressão *mana* presente nas religiões animistas, politeístas ou henoteístas. O *mana* é uma força divina e cósmica, numinosa e espiritual, presente na Natureza divinizada. Este “mar de bronze” era, ao mesmo tempo, um tabu e um fetiche para proteger o templo de Salomão das tempestades e abismos insondáveis.

3.2. O Mar Bíblico do Novo Testamento

3.2.1. Evangelhos Sinópticos

No NT, o “lago da Galileia”, também chamado “lago de Genesaret” (Lc 5, 1) e “mar da Galileia” (Mt 4, 18; Mc 7, 31), desempenha um *locus theologicus*, ao mesmo tempo geográfico e numinoso, por causa da actividade apostólica de Jesus. De facto, Jesus vai buscar os primeiros discípulos aos pescadores do lago da Galileia, residentes da aldeia de Cafarnaum.

Segundo o texto de Marcos, o narrador funde a sua voz à voz de Jesus no anúncio do tempo escatológico do Reino de Deus (Mc 1, 14-15: “*Depois de João ter sido preso, Jesus foi para a Galileia, e proclamava o Evangelho de Deus, dizendo: “Completo-se o tempo e o Reino de Deus está próximo: arrependei-vos e acreditai no Evangelho”*). O anúncio do “Reino de Deus” é a chave hermenêutica de toda a vida humana de Jesus.

Jesus nunca definiu este “Reino de Deus”; apenas o viveu em proclamação e dinâmica pessoal. Ele mesmo personifica e define este “Reino de Deus”. Não se trata, pois, de uma simples ideia, conceito ou abstracção. O “Reino de Deus” é uma metáfora aberta à intervenção final de Deus através do seu enviado, o Messias, o Filho, o Senhor, chamado Jesus de Nazaré. O “Reino de Deus” acaba de irromper na história e Jesus anuncia-o como “Evangelho”, isto é, como boa-nova. Para que tal aconteça, Jesus nada faz e nada anuncia e proclama sem que primeiro se rodeie de doze discípulos como sinal das doze tribos de Israel, ou seja, como sinal do novo Israel messiânico. Não vai buscar os doze discípulos a pastores nómadas, a discípulos zelotas, a discípulos de fariseus e saduceus, a sacerdotes do templo ou a saduceus da Galileia, detentores da riqueza e da política, mas a pescadores do lago-mar da Galileia. Diz a narrativa: “*Passando ao longo do mar (thalassa) da Galileia, viu Simão e André, seu irmão, que lançavam as redes ao mar, pois eram pescadores. [...] Um pouco adiante, viu Tiago, filho de Zebedeu, e João, seu irmão, que estavam no barco a concertar as redes...*” (Mc 1, 16-19 e par.). Outro tanto se diga de Mc 7, 31

(par. Mt 4, 18): “Tornando a sair da região de Tiro, veio por Sidon para o mar da Galileia, atravessando o território da Decápole.”

Da esfera da geografia, o lago-mar da Galileia oferece um sentido simbólico de esfera mítica e numinosa em Mc 4, 37-41 (par. Mt 8, 23-27; Lc 8, 22-25) na narrativa da tempestade acalmada: “Desencadeou-se, então, um grande turbilhão de vento, e as ondas arrojavam-se contra o barco, de forma que este já estava quase cheio de água. Jesus, à popa, dormia sobre uma almofada. Acordaram-no e disseram-lhe: ‘Mestre, não te importas que pereçamos?’ Ele, despertando, falou imperiosamente ao vento e disse ao mar: ‘Silêncio! Cala-te!’ O vento serenou e fez-se grande calma. Depois disse-lhes: ‘porque sois tão medrosos? Ainda não tendes fé?’. E sentiram um grande temor e diziam uns aos outros: ‘Quem é este, a quem até o vento e o mar obedecem?’”

É fácil perceber a passagem do estritamente geográfico para o simbólico e numinoso. O lago-mar aparece descrito como uma entidade personalizada com um poder destruidor, qual demónio a quem é preciso exorcizar. O verbo utilizado por Jesus, no aoristo narrativo: “*falou imperiosamente ao vento (epetimèsen)*”, é o mesmo que utiliza para o exorcismo sobre os espíritos demoníacos, seguido do imperativo performativo: “*Silêncio! Cala-te!*” Como conclusão, o vento amainou e os discípulos “*sentiram um grande temor*” (*epobèthèsan phobon megan*), de tal modo que diziam uns aos outros: “*Quem é este, a quem até o vento e o mar obedecem?*” Esta conclusão normal e catequética significa, de acordo com a cultura teofânica do AT, que Jesus tem poderes divinos, pois só Deus pode amainar as forças demoníacas das águas e dos ventos. O lago-mar como lugar ao mesmo tempo geográfico e abismo do mal, aparece de modo mais claro na narrativa do exorcismo de Jesus sobre o possesso de Genesaret (Mc 5, 13: “*Então os espíritos malignos saíram do homem e entraram nos porcos, e a vara, cerca de uns dois mil, precipitou-se do alto do mar e ali se afogou.*”

3.2.2. Simbólica do Apocalipse

Como sabemos, o livro do Apocalipse – o último do cânone bíblico do NT – sempre deu que falar e continua a ser objecto de discussões teológicas por causa dos seus conteúdos simbólicos. É o livro que as seitas e os movimentos catastrofistas cristãos mais gostam de apresentar. Todas as imagens, fictícias ou personalizadas, deste livro, são signos e símbolos.

Em 5, 13, o Cordeiro imolado (Jesus Cristo crucificado) recebe os louvores de toda a criação, seja ela “*as criaturas do céu, da terra e de debaixo da terra, do mar e de tudo quanto neles existe...*”. Céu, terra e mar (abismo) são um todo existencial e criatural submetidos ao Cordeiro morto e ressuscitado. Em 7, 1-2, a força simbólica da criação é ainda mais vasta: “*Depois disto, vi quatro anjos, de pé sobre os quatro cantos da terra. Seguravam os quatro ventos da terra, para que nenhum vento soprasse sobre a terra, nem sobre o mar, nem sobre as árvores. Depois, vi outro anjo que subia do Oriente, levando o selo do Deus vivo e gritando com voz forte aos quatro anjos, aos quais fora dado o poder de danificar a terra e o mar.*” O leitor atento apenas recebe a mensagem do emissor e queda-se emudecido com

a força do símbolo. Encontramo-nos sempre com a dialéctica da ordem e da desordem, do bem e do mal, do cosmos e do caos. O “mar” pertence à ordem do caos que necessita de ser ordenado.

Mas o mar, em 20, 13, é semelhante a um ventre materno que devolve os seus mortos para serem julgados de acordo com o livro da Vida. O Apocalipse refere o julgamento final com a consecutiva vitória final. A este julgamento estarão todos os viventes, passados e presentes. Segundo o texto, “O Mar devolveu os seus mortos que nele havia, a Morte e o Abismo entregaram também os seus mortos, e cada um foi julgado segundo as suas obras.” O Mar (*thalassa*), a Morte (*thanatos*) e o Abismo (*adès*) são substantivos personalizados e diferenciados. Segundo o contexto apocalíptico, devemos distinguir, no juízo final, os mortos “*presentes diante do trono*”, salvos para a vida eterna de acordo com os seus nomes “*inscritos no livro da Vida*” (20, 12), e os demais mortos devolvidos ao juízo final pelo Mar, pela Morte e pelo Abismo. As três entidades são míticas e simbolizam uma única entidade cósmica e diabólica, envolvida na guerra final contra Deus e os seus mortos. Estes estão inscritos em livros diferentes do livro da Vida (20, 12). O Mar-Morte-Abismo devolveu-os à vida do juízo final para serem julgados “*segundo as suas obras*” (20, 12). Uma vez mais, o Mar, agora confundido com a Morte e o Abismo, deixa de ser geográfico e físico para ser simbólico e apocalíptico. O que subjaz a esta ordem apocalíptica, a nível teológico, é a certeza de que no fim – no *eschaton* – não haverá mais Mar, Morte e Abismo (20, 14), mas apenas Deus que tudo julga segundo os ditames do Cordeiro sentado no seu trono. A história apocalíptica é uma história de eleição e condenação. No fim só haverá o “novo”. Como lemos em 21, 1: “*Vi, então, um novo céu e uma nova terra, pois o primeiro céu e a primeira terra tinham desaparecido e o mar já não existia.*” Uma vez mais, esta referência ao “mar” apocalíptico simboliza o fim de todas as entidades malélicas ou diabólicas ligadas à prostituta e à besta marítima, símbolos do império romano (13, 1). Quem está em jogo é o império romano no meio do qual vivem os cristãos. Lemos em 13, 1: “*Depois vi uma Besta que subia do mar. Tinha dez chifres e sete cabeças; sobre os chifres tinha sete coroas, e sobre as cabeças tinha nomes blasfemos.*” No capítulo 18 aparecem as lamentações dos três grupos de pessoas mais significativos do império romano, simbolizado na Babilónia e sua capital, descrita apenas como “*a cidade*” (18, 4), “*a grande cidade*” (18, 10: “*Ai da grande cidade! Ai da Babilónia, a grande, a poderosa cidade!*”). Esta Babilónia e esta cidade simboliza Roma e o seu império. Vai ser totalmente destruída e por ela lamentam-se “*os reis da terra*” (18, 9), “*os comerciantes da terra*” (18, 11) e “*os pilotos e marinheiros*” (18, 17). As riquezas de Roma advinham-lhe dos reis com os seus comerciantes e pilotos. O mar mediterrâneo de riquezas piscícolas e de comércio marítimo transforma-se em mar de lágrimas diante do fim daquela cidade (18, 18-19: “*E, deitando pó sobre as próprias cabeças, [os marinheiros] choravam em altos gritos e, batendo no peito, diziam: Ai, ai da grande cidade, cuja opulência enriqueceu todos, os que têm barcos nos mares! Bastou um momento para ficar devastada!*”).

Há, portanto, vários tipos de mar. Há o mar dos pilotos e marinheiros que enriqueceram de maneira injusta, feitos com os reis e os comerciantes da terra, dominadores das riquezas de Roma. Há o mar simbólico da Besta, e há, finalmente, “*o mar de vidro, transparente como cristal*”, onde assenta o trono de Deus (4, 6 e 15, 2).

4. CONCLUSÃO

O Mar Bíblico é, ao mesmo tempo físico, geográfico e simbólico. O símbolo advém-lhe da fé judaica no único Deus, Senhor da Terra e dos Céus, das alturas e das profundezas. O Mar pertence ao planeta Terra e fornece os humanos de peixe e é por ele que navegam os barcos com o comércio de madeiras e demais riquezas. Por outro lado, o Mar pertence, de maneira simbólica, às profundezas onde habitam os monstros marítimos e os demónios do mal. Jesus exorciza este mar como exorciza as forças demoníacas dos corpos dos doentes mentais. A fé monoteísta e cristã reinterpreta o mar transpondo-o para o mundo do numinoso. Neste particular, acontece com a fé o que acontece, em analogia, com a poesia.

Esperemos, nós, Portugueses, que o mar português agora devolvido à nação, constitua uma riqueza só comparável com o petróleo dos desertos. Mas esperemos, também, que este mar físico e geográfico seja devidamente tratado, sem poluição e sujidade. É um bem precioso que serviu os nossos antepassados para dar novos mundos ao mundo. Os nossos pescadores, do Algarve ao Minho, da Madeira aos Açores, “veneram” este mar e sempre descobriram nele o seu proveito e o seu “abismo”. Para tanto, pedem a protecção à Senhora da Boa Viagem ou ao Senhor dos Aflitos. Hoje, como sempre, o seu aspecto abissal rouba-nos barcos e pessoas. Olhamos o azul do mar como olhamos o azul do céu. Céu e mar são os nossos pés e os nossos olhos.

O MAR EM HAGIOGRAFIAS MEDIEVAIS DE TRADIÇÃO PORTUGUESA. UMA LEITURA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo prof.
doutor Armando Martins, em 22 de Março

INTRODUÇÃO

Em muitas hagiografias medievais de tradição portuguesa, o mar é, frequentemente, apresentado como um lugar medonho! Mas, não é o medo que o define.

Os medos do mar, reflectidos nesta literatura, não são frutos de alguma experiência marinheira ou resultado de conhecimentos mais ou menos elaborados; radicam, essencialmente, numa visão semita do mundo, geralmente em linguagem bíblica (*Gn* 1, 9-10; *Jb* 26,12; *Sl* 89,10; 104, 25-26; *Is* 27,1), em cujas expressões os exegetas detectam formas residuais de antigas cosmogonias pagãs de combates entre os deuses e as águas do Abismo.

Assim, a partir destas fontes, o *mar hagiográfico*: é símbolo de mistério; é domínio de terríveis monstros; mesmo quando calmo, é enganador pois, é lugar onde rugem e se agitam as águas provocadoras de tempestades e tormentas, fúria, que só Deus, todo-poderoso, que no princípio o criou e lhe impôs leis e limites, consegue domar e acalmar! (*Mt* 8, 23-27; *Lc* 8,22-25).

“*Medo semita*”, o mar era também “*medo grego e romano*”, desde a remota Antiguidade clássica. Assim o cantou Homero nas infindas deambulações e provações a que foi submetido o solerte Ulisses; como o cantou Hesíodo na *Teogonia*, onde as atormentadas Pleíades, antes de se tornarem astros do firmamento, caíram no mar das brumas, onde sibilavam todos os ventos da morte! Virgílio transmite a angústia dos “*rari nantes in gurgite vasto*”, últimos sobreviventes perdidos no alto mar, fugidos de Tróia e naufragados ao largo de Cartago. (*Eneida*, c. I)

Notemos, desde já, que no mundo clássico (e depois nas literaturas modernas) a tempestade marítima e o naufrágio, porque são temíveis, são condições ótimas de epopeia, isto é, de revelação de heróis, como na *Odisseia*, na *Eneida* ou nos *Lusiadas*.

Na linguagem bíblica a tempestade é lugar possível de teofanias: “*quem é este, a quem até o vento e o mar obedecem?*” refere o relato evangélico depois de acalmado o mar da Galileia, à ordem de Jesus de Nazaré. Na hagiografia medieval, muito dependente destes modelos, como veremos, o mar é, além disso, sinal – *signum* – e símbolo, que encerra e, por vezes, manifesta uma prova a ser vencida para se tornar reveladora de um novo tipo de herói, o santo, que consegue de Deus o “*miraculum*”, a coisa de admirar, da acalmia dos elementos e o ultrapassar dos perigos.

A fobia marítima persistiu durante todo o milénio medieval e nos tempos modernos, como nos atestam numerosos ditos e provérbios: “*Louvemos e cantemos o mar, mas*

fiqemos em terra!”. “É mais seguro andar em terra em velha carroça, do que no mar em navio novo!”. Por sua vez, no seu bom senso muito realista e pouco poético, Sancho Pança recomendava a quem o ouvia: “Se queres aprender a rezar, faz-te ao mar!”

Se os medos do mar, nunca foram totalmente exorcizados ao longo dos séculos, no entanto, em grande medida, foram enfrentados e superados, sem o que não teria havido nem viajantes e viagens, nem a gesta de navegadores e de povos do mar. Já no final do século XV eram marítimas, ou à beira de grandes rios, as maiores cidades do mundo. Primeiro, os medos foram vencidos no Mediterrâneo onde, desde a época das Cruzadas, se abriu a rota de Jerusalém, em direção aos portos da Síria ou do Mar Negro e cuja frequência seria tal que, logo se estabeleceram carreiras regulares partindo de Veneza ou de Génova. Na primeira metade do século XII, segundo o autor anónimo da sua *Vida*, para aí navegou, por duas vezes, como peregrino, por entre perigos, o português D. Teotónio, clérigo da igreja de Viseu e futuro primeiro prior do mosteiro de S. Cruz de Coimbra. O Mediterrâneo abria as portas para outros espaços orientais da “Ásia das maravilhas” entrevistados, particularmente a partir do século XIII, por italianos como Marco Pólo (1254-1324), João de Montecorvino (1247-1328) ou Oderico de Pordenone (1274-1331), cujos relatos, progressivamente, aguçaram curiosidades e despertaram desejos.

No longo e ignoto mar Oceano (Atlântico), onde os desafios foram maiores, a *possessio maris* e a captação dos seus sinais foi mais tardia e coube, como sabemos, aos Portugueses, a quem se exigiu a coragem dos pioneiros, duros trabalhos e conhecimentos. Mas, não é destes temas que eu irei tratar, pois sobre eles é grande a minha ignorância!

2.

O mar de que me proponho falar é literário, visto em prisma hagiográfico medieval. As suas fontes ou relatos, de entre os séculos XI e XV, são particularmente eloquentes acerca das impressões e anseios de curiosas viagens e viajantes, seduzidos pelo sonho de encontrar a *Terra da Promissão*. Estes ‘*heróis do mar*’ em que me situo buscavam ... ilhas, enigmáticas terras do Solstício, edénicas relíquias, para onde – sabiam-no bem – o Paraíso terrestre fora transportado!

Desta forma, ao longo da Idade Média, nos nossos textos, o mar muda de aspecto: permanecendo elemento hostil e domínio de perigos – continua, como diz o poeta da *Mensagem*, «*mar scuro que struge*» (*M.*, 100) – mas, torna-se, simultaneamente, lugar de pasmo pelo imprevisível dos seus segredos, de espelho para a disciplina de vida, de hierofania e da sua celebração, de sonho e de apelo à incessante descoberta. É para além dele – no «*ultra-mar*» – de horizontes oníricos, que esperam *ilhas Afortunadas* onde está tudo aquilo que, incansavelmente, o homem procura!

E porque o temor de ontem, antigo ou medieval, não pode ser relegado para um obscuro e inútil passado remoto, a esquecer, nos nossos dias os seres estranhos e os monstros não domados da simbólica hagiográfica continuam a inspirar poetas que vêem neles chaves de decifração histórica. Não cultivou Fernando Pessoa, na *Mensagem*, essa mesma temática do mar-perigo, mistério, sonho, ilhas afortunadas, mostrengo, tormenta, ele-

mentos reveladores de um herói-povo? Atente-se como o poeta coloca em epígrafe da sua obra, um lema hagiográfico perfeito: «*Benedictus Dominus Deus qui dedit nobis signum!*»! *Bendito seja o Senhor Deus que nos deu um sinal!*

Pessoa, permita-se-me a interpretação, escrevia assim, em pleno século XX, uma nova redacção das hagiografias medievais, lendo nos *sinais* e exaltando os ‘santos’, porventura, de um outro sagrado!

3.

Mas, regressemos ao mundo hagiográfico medieval e detenhamo-nos um pouco. Precisemos, primeiro, os conceitos, para melhor nos entendermos: Como definia esta Idade Média de que falamos, o *mar*? E o que é, afinal, uma *hagiografia medieval*? Que sentido se dava à *viagem marítima*? Por que viajavam tanto, por mar, estes não marinheiros?!

3.1

Santo Isidoro de Sevilha (560-636) no livro treze das suas *Etimologias ou Origens*, (enciclopédia por onde a Cristandade ocidental erudita, até ao século XII, estudou geografia e os seus símbolos) refere que o vocábulo *mar* tem dois sentidos: um, abusivo, mas que está na Bíblia: ‘*inclui todas as águas*’; outro, adequado: «*mar é o conjunto geral das águas salgadas que quando encrespadas levantam ondas como montanhas mas, uma vez amainado o temporal, de novo, voltam a igualar-se à superfície*».

Depois, precisa que os mares têm os nomes das regiões onde se localizam (Cáspio, Jónio, Egeu, Atlântico, etc.), sendo o maior de todos, o Mediterrâneo que, por isso, se chama ‘*Mare Magnum*’; flui desde o oceano, pelo Ocidente, alarga-se para Sul e estende-se em direcção ao Norte; no estreito de Cádiz, Hércules levantou umas colunas, que abrem para o oceano, pensando estar no fim do orbe terrestre; situa-se no meio das terras, separando em três a Europa da África e da Ásia. (*Etimol.*, livro XIII, c. 14-16). Mais adiante, no livro catorze, acrescenta: «*além destas três partes do orbe há uma quarta, situada do outro lado do oceano, para sul, mas que nos é desconhecida devido aos ardores do sol. Diz-se que nos seus confins habitam os legendários antípodas*» (*Etim.*, livro XIV, c. 5, 17).

Na *margem* do mar, fica, assim, segundo Isidoro, uma *terra incógnita*, um espaço de imaginação e mistério, que cartografias posteriores, como os *beatus* de Lorrvão ou Osma, não deixarão de registar e interrogar!

Como se vê, é clara a dependência de Isidoro da tradição greco-latina e do seu completo desconhecimento dos oceanos; e é esta a concepção que está figurada no *mapa-mundi* em OT (tripartido, em que ele vê naturalmente inscrita a etimologia de *Orbis Terrarum* e que ilustrará topicamente manuscritos geográficos desde o século VII). Mas será, por sua influência, que começa a figurar-se essa ‘*quarta parte*’, que reduzida a ilha, poderia identificar-se com aquela a que posterior narrativa do século XI, de que adiante falaremos, chamará «*ilha do Solstício ou do Paraíso*», situada para Ocidente e para Sul. Alguns dos nossos relatos estarão, pois, neste alongamento dos mares isidorianos.

3.2

Género literário nascido na Antiguidade cristã (séc. II dC), a *hagiografia* (*escrita do sagrado*), narra as vidas dos santos, visa a celebração do seu culto, pretende ‘edificar’, pedagogicamente o leitor ou ouvinte e, deleitar em linguagem poética e de maravilhas, através de um discurso de sentido a decifrar e saborear.

Desde a Idade Moderna, facilmente se relegaram estes textos para o domínio da *lenda*, contrapondo-lhe, como de maior valor documental, as biografias, de cariz histórico. Com efeito, uma *Vida* ou *Vita* de alguém não é um texto histórico, em sentido moderno; é antes, no dizer de Jacques Fontaine «a cristalização literária das percepções de uma consciência colectiva», o que nos alerta para uma sociologia de criação literária etiológica, só perceptível numa sociedade imersa nos valores do sagrado cristão e na sua mundividência.

Como género literário, a hagiografia não nasceu do nada. É herdeira e continuadora da mundividência da Bíblia (do seu sentido de teologia e de epopeia libertadora); releva da linguagem do panegírico clássico romano, enquanto discurso da retórica de glorificação e é, em terceiro lugar, uma criação original, progressivamente desenvolvida a partir das primeiras actas dos mártires cristãos, cuja função era «*legenda*», isto é, *serem lidas*, como narrativas de celebração e de culto. O seu auditório era variado: algumas, como as que nos ocupam, destinavam-se a grupos eruditos de monges ou clérigos, a quem serviam de reguladoras de disciplina e ética, mas também de propaganda; outras eram populares. Todas se inspiram nas técnicas de dramatização e emoção das antigas tragédias gregas, tanto quanto das epopeias e o seu fito, deixa assim, de ser narrativa de historicidade, para se tornar veículo de promoção de *ideias*.

De que ideias, perguntar-se-á? As da doutrina cristã enquanto ‘*doutrina de salvação*’, plasmada em grego, nos textos do *Novo Testamento* e estruturada em termos e linguagem de filosofia *platónica, estóica e neo-platónica*, pelos primeiros e fundacionais escritores cristãos, ditos, por isso, ‘pais fundadores do cristianismo’ ou «*Padres da Igreja*». Destes, muitos comentários feitos ao texto bíblico tinham deixado portas abertas para debates doutrinários acerca do sentido do paraíso terrestre de que se fala no livro do *Génesis*, do tipo de queda ou falta de Adão e Eva, dos castigos eternos no Além, do porquê da permanente inquietação humana, enfim, do destino do homem! Herdeiros da mentalidade platónica e estóica de que *o visível não é o real*, mas só seu sinal e espelho, e que o homem tem um lugar no *cosmos* que deve encontrar, aguçavam-se a produzir narrativas expressivas, onde proliferavam florestas de alegorias e de símbolos!

Os textos de hagiografia, esboçada a arqueologia do seu saber, constituíam, na Idade Média, uma literatura festiva, de recreação, de tempo livre, onde era grande o grau de imaginário e dominava a licença poética, em contraponto à rígida linguagem do dogma e dos seus debates teológicos.

Neste modelo narrativo contavam menos os traços da individualidade do que as personagens. Assim, a atribuição de origem nobre a um santo era apenas sintoma de que uma elevada *lei lhe organizara a vida*, sendo a nobreza, não uma categoria social mas, metáfora da graça divina que, previamente lhe fora concedida, qual *ADN*, que progressivamente e através de sinais, se ia manifestando, pois tudo estava contido na origem.

Estas narrativas foram-se enriquecendo, agregando modelos profanos de contar ou histórias e tradições não cristãs refundidas, às vezes de sabor local e numa tópica de recorrência – aquilo a que, como acima indicámos, Jacques Fontaine chamava ‘*cristalização literária da consciência colectiva*’.

4.

Seria extensa e fastidiosa a lista de textos hagiográficos medievais de tradição portuguesa, onde o mar teve importante papel. Do breve elenco destes manuscritos recolhidos por Alexandre Herculano no volume *Scriptores, dos Portugaliae Monumenta Historica: Vida de S. António, Legenda dos Mártires de Marrocos, Trasladação e milagres de S. Vicente, Livro de José de Arimateia, Vida de S. Geraldo de Braga* etc.; escolhemos alguns exemplos, a que acrescentámos outros, por mais demoradamente se deterem sobre o nosso tema e fornecerem maior número de elementos interpretativos: *a Navegação de S. Brandão, a Viagem à ilha do Solstício, o Conto de Amaro e a Vida de S. Teotónio*.

Todos eles têm edições modernas e foram objecto de estudos de medievalistas como Mário Martins, Serafim Moralejo ou Manuel Díaz y Díaz. Mais recentemente, Aires do Nascimento, depois de nova tradução da *Vida de S. Teotónio*, fez a edição crítica da *Navegação de S. Brandão*, com abundantes notas históricas e interpretativas, editando aí, igualmente, os outros dois textos (1998).

4.1

A *Navegação de S. Brandão* é uma narrativa celta da Irlanda; teve em Portugal menos divulgação que no resto da Europa, onde existe mais de uma centena de manuscritos (120) dos séculos X a XV. A livraria de mão de S. Cruz de Coimbra conservava duas cópias do século XIII, em tradição genuinamente hispânica, hoje guardados na BPMP (n.ºs 34 e 69). Diferentemente, a cópia do códice alcobacense foi importada e reflecte a tradição anglo-normanda do século XII, pelo que se torna menos adequada a sua lição quando estudamos a hagiografia de tradição portuguesa (BNL 380).

Trata-se de um longo *périplo* na linha dos *immrama* (viagens) e dos *echtraí* (aventuras de heróis), de voluntário exílio da sua *ilha*, empreendido no ignoto mar Oceano, para Ocidente e para Norte do mundo, por um abade e *catorze mais três* monges da brumosa Hibernia (a medieval *Scotia* ou *Irlanda*). Versão cristianizada da *Odisseia* e daquelas odisséias celtas (*immrama* e *echtraí*), dá-nos conta dos perigos passados no mar, de ilha em ilha, monstros encontrados, figuras surpreendentes, maravilhas acontecidas e admiradas, até ao feliz regresso final. A narrativa é de cariz simbólico transformando o percurso de sete anos no mar em sete circuitos repetidos numa *viagem iniciática de peregrinação*, em experiências de aperfeiçoamento espiritual interior, progressivamente feitas pela decifração e contemplação das «*opera et mirabilia Dei*», encontradas no caminho. Mas é também um documento de propaganda monástica e da sua ‘*schola*’, o mais ‘*sólido navio*’, para navegar nos mares da vida!

Uma das chaves de leitura é-nos dada logo na introdução quando Brandão diz ao seu amigo Barinto, que já estivera na Terra da Promissão que ele procurava: «*Serve-nos de guia, ensina-nos em abundância e conta-nos as diversas maravilhas que viste e de que ouviste falar!*» (NB, 1).

A outra chave encerra o texto, quando um jovem nessa mesma Terra se lhes dirige: «*Eis a Terra que procuráeis; a razão por que não a conseguistes descobrir de imediato foi porque Deus vos quis mostrar a diversidade dos seus segredos no grande Oceano (...). Um dia ela será patenteada aos vossos sucessores!*» (NB, 27).

Brandão fica a saber que o Oceano tem muitos segredos que é necessário desvendar para atingir os fins almejados; ouve o desafio, com a promessa de que, um dia, eles virão a ser conhecidos e aquela terra será alcançada. A mensagem parece ser clara quanto ao incitamento à descoberta incansável, mas cujas tarefas não se revelam.

De momento perdem-se no que os seus olhos vêem e os seus ouvidos ouvem: coros celestes, pomos odoríferos de intensos perfumes, animais que com eles travam amena conversação, terra onde não se sente sede, nem fome, nem sono.

O regresso às origens, fonte de toda a purificação, nostálgica ‘idade de ouro’, do mundo, mas também da vida monástica, aparece claramente expresso noutra passagem da viagem: «*De resto, quando S. Brandão se aproximou da porta de uma caverna saiu de lá de dentro um ancião que foi ao seu encontro e lhe disse: ‘Eis, como é bom e como é agradável viverem os irmãos em comum!’ Trocando ósculo entre si ele tratava-os pelo nome próprio. Os irmãos, por seu lado, ficavam pasmados não apenas com as suas palavras, mas também com o modo como estava vestido. Efectivamente, cobriam-no os cabelos e a barba até aos pés, branca como a neve*» (NB, 11).

Tendo em conta que os dois manuscritos da *Navegação* foram copiados em Santa Cruz de Coimbra no século XIII e, sabendo nós que nessa mesma centúria, em 1220, os Cónegos Regrantos de Coimbra, numa época de crise interna da sua canónica e duvidando alguns do seu estatuto, tinham pedido ao monarca que negociasse com a Ordem de Cister a sua integração, perguntamo-nos se este texto não será um outro manifesto desse anseio de uma refontalização reformadora!

4.2

De conteúdo semelhante à *Navegação de S. Brandão*, e da mesma tradição, é o relato da *Viagem de Trezenzónio ao Paraíso na ilha do Solstício*, (a ‘*Síria*’, de Homero), também para Ocidente; mas aqui o mar é-lhe tão favorável que nem se dá por ele. O relato deste navegador solitário encontra-se num texto latino do século XI, originário de Entre Douro e Galiza, chegado até nós num manuscrito alcobacense do século XIV, editado pela primeira vez em 1918, pelo paleógrafo Pedro de Azevedo. A mítica região era, provavelmente, aquela a que já Plínio Antigo fizera referência na sua *História Natural* (IV, 104) e tem semelhanças com a *quarta parte* a que Isidoro aludira. Ingredientes e autoridades que mais aguçaram a curiosidade de verificar a sua existência e tentar a experiência do seu contacto, depois de cuidadosa preparação: «*Preparei um barco em trabalho longo e longa*

sucessão de dias, sem qualquer espécie de alimento, a não ser ervas silvestres e carne de caça. (...) Naveguei até à ilha e descí em terra sem qualquer contratempo. (...) Durante sete anos que durou a minha estadia nenhum pensamento depravado me perturbou, nem tristeza nem acabrunhamento, nem fome (...); o sono, excepto aquele que a fragilidade humana exige, andava afastado de mim. As diversas maravilhas que eu vi, pelas paragens daquele sítio, não sou capaz de as enaltecer suficientemente» (V., 230).

4.3

O texto do *Conto de Amaro*, também de princípios do XV e de tradição hispânica, só teve a primeira edição em 1901, por obra do alemão Otto Klob, que o tinha como precioso manuscrito, de que os Portugueses se não haviam apercebido! A viagem deste grupo é para Oriente, e os navegantes vêem-se no mar, entre um número simbólico de naus, belfas marinhas e alguns perigos: «*Seguiram pelo mar por mui grandes tempos e per guisa que non sabiam já contra qual parte do mundo eram. Depois veio uma manhá e viram estar no mar sete naus (...). E quando chegaram aquelas sete naus (...) acharam-se presos no mar coalhado e aí permaneceram; sem saber que fazer, de lá não saíram a não ser por milagre de Deus» (CA, 267).*

Nos três casos referidos há a narrativa de ousadas viagens em mares não navegados, em que o desconhecido e os perigos alternam com sucessivas maravilhas que deixam os viajantes pasmados e lhes permitem glorificar o Criador; todos procuram e tocam o mesmo; todos regressam ao ponto de origem, *regenerados*, atravessado o mar e muitos anos depois da partida!

O mar não é, em nenhum dos casos, no entanto, elemento substantivo, sobre o qual a narrativa se interroga e se demora; não é dele que querem saber nem falar. Não estudam o mar; 'lêem no mar', como se lê no livro, mas não se lê o livro. Este mar é, simples pano de fundo e *iter* ou caminho que conduz à descoberta de sucessivas *ilhas* (refúgios) onde os seres e coisas maravilhosas se encontram, quais restos de edénicos mundos perdidos: Assim lho explicam a Brandão e companheiros, brancos pássaros falantes na ilha das aves: «*Nós somos da grande ruína do antigo inimigo; porém, não fomos expulsos por pecarmos, ou por termos dado consentimento; mas quando fomos criados, por causa da queda dele com os seus satélites, logo se deu a nossa ruína. Deus, porém, que é justo e verdadeiro, por sua grande justiça, mandou-nos para este lugar. Não estamos sujeitos a dores e podemos ver a presença de Deus. Apenas nos afastou do convívio com os outros que se mantiveram fiéis».* (NB, 11)

Como em outros casos, não falta no relato da *Navegação de S. Brandão* algum sentido de observação e sempre muito espanto, por intrigantes fenómenos, como o de ilhas móveis e do fogo que alastra no mar: «*Embarcando à pressa, viram que a ilha deslizava pelo oceano. Mais que isso, podiam ver o lume a arder a mais de duas milhas».* (NB, 10)

Mas, quase sempre o abade conhece já a chave de decifração do que se passa e que ele comunica, paternal e calmamente: '*Então, Brandão disse aos irmãos: filhinhos, não vos assusteis, pois Deus esta noite revelou-me numa visão o significado deste acontecimento*' (NB, 10).

A viagem no mar, progressiva conquista do espaço, à custa do tempo, mas não do seu aniquilamento, revela sempre situações inesperadas como a da chegada a uma outra *ilha*, episódio estranho, de cujo sentido nos interrogaremos mais adiante: era na ilha dos ferreiros do inferno onde alguns dos condenados, depois da morte, eram fundidos e de novo solidificados. Outros tinham certos direitos de que gozavam: «*Navegando, pois, em direcção ao meio dia, por espaço de sete dias, apareceu-lhes no mar uma silhueta como de um homem (...). Aproximaram-se e as ondas deixaram de se fazer sentir em torno do navio, como se ficassem coalhadas. E deram com um homem sentado numa pedra, hirsuto e disforme, com as ondas a baterem-lhe por todo o lado até à ponta da cabeça (...). Disse-lhes ele quando se aproximaram: 'Eu sou o mais infeliz dos homens; sou Judas, o pior dos vendedores (...); aqui estou em descanso que me é concedido em dia de domingo!*» (NB,25)

4.4

A *Vida de S. Teotónio* é menos fabulosa e bastante diferente, pelo carácter mais histórico e geográfico. Texto breve, e igualmente anónimo, é do início da segunda metade do século XII, escrito por um dos discípulos do santo, a quem entre muitas outras confidências contara episódios das suas viagens de peregrino à *Terra Santa* (antecâmara do paraíso), demorando-se nos pormenores da segunda travessia marítima e da súbita tempestade que ia fazendo naufragar a embarcação em que seguia o grupo dos peregrinos. Apavorados e pensando que a tragédia era inevitável, Teotónio, entre lágrimas, implorou o auxílio divino e, inesperadamente, o vento deixou de soprar, as águas alisaram-se, e o mar ficou tranquilo, podendo todos chegar a bom porto.

Aqui, ao contrário das obras anteriores, a narrativa da viagem é inserida no contexto da *Vida*, cuja estrutura obedece às regras que acima enunciámos, pelo que se torna delicado querer ver «*res gestaе*», factos históricos, em todos os passos. A recordação do itinerário da *Terra Santa*, por exemplo, semeado de reminiscências bíblicas para se tornar, essencialmente, objecto de meditação litúrgica, segue, muito de perto, o modelo de viagem traçado nas cartas de S. Jerónimo, dali enviadas no séc. IV, o que nos impede de o ler como moderno guia ou roteiro turístico, sem cometer anacronismo e passar ao lado do essencial.

Dir-se-á que dos quatro, só este último texto é que foi redigido em Portugal e, por isso, só ele é genuinamente de tradição portuguesa. Note-se que os outros três nos chegam em cópias dos nossos *scriptoria* e em «*tradução em linguagem*» (isto é, para português), o que significa, o cunho que de facto lhe atribuímos. Traduzir (*translatio*) era, no mundo medieval, interpretar e comentar, pelo que o resultado hermenêutico dava muitas vezes textos muito mais longos e cujo sentido, apropriado, estava para além do original, ganhando cariz peculiar. Assim acontece com todos estes escritos, como resulta da sua comparação com as versões não peninsulares e com características que a crítica interna facilmente descobre: nos conceitos de tempo e de espaço, organização social das comunidades, no sentido e forma de exercício do poder de um chefe como o abade, na importância da hierarquia, no papel ordenador da regra monástica, etc.

5.

O que poderiam significar, nestas viagens marítimas, histórias aparentemente tão ingênuas e a obsessão da busca do paraíso terrestre? Subsistiria ainda algures? Onde estava?

Uma longa disputa iniciara-se em Alexandria no século I da Era cristã: o judeu Filon (20aC – 45dC) entendia que o paraíso terrestre de que fala a Bíblia, no seu primeiro livro, era apenas uma alegoria e achava grande ingenuidade ver nele um jardim com oliveiras, macieiras ou figueiras! No século III o biblista Orígenes, ensinando na mesma cidade, perguntava se haveria alguém tão tolo que pensasse que Deus, feito agricultor, alguma vez plantara algum jardim no Éden?!

Porém, a partir do século II, outros autores como Teófilo de Antioquia e Ireneu de Lião consideram-no como realidade histórica de que restariam alguns elementos escondidos, mas que era possível encontrar! Foi essa a crença de Beda Venerável, um dos ‘fundadores da Idade Média cultural’, na Inglaterra do séc. VIII; de Rábano Mauro na Germânia carolíngia e, no século XII, do famoso mestre das escolas de Paris, Pedro Lombardo, (+1160) para quem o paraíso terrestre existia, mas estava, de momento, fora do alcance, em razão das terras e mares que se interpõem no caminho. No séc. XIV, também Dante o cantou, como não sendo pura ficção poética.

A discordância de opiniões não era mera questão de escola. Atrás de si jazia toda a leitura e interpretação discordante do mito bíblico da criação do mundo e do homem e o significado dessa primordial falta, cujo sentido importava bem precisar: Teófilo de Antioquia como Ireneu de Lião entendiam-na feita por inadvertência e não por malícia, pelo que não interessava lançar olhares muito melancólicos para as origens, mas antes, sondar e descobrir os princípios da nova vocação que devia orientar o homem: o jardim do paraíso era real, mas havia que descobri-lo e cultivá-lo!

No século XV, um outro texto português, *Horto do Esposo*, só editado em 1956, no Brasil, descreve-o como lugar de doçura de clima, generosidade de solo e abundância de bens de toda a espécie. Esta foi uma das fontes de inspiração para a leitura moderna do mito por Sérgio Buarque de Holanda na conhecida obra, *Visão do Paraíso*. No paraíso terrestre se sentiu Pero Vaz de Caminha quando na armada de Cabral aportou no Novo Mundo: que eram os homens da Natureza, perfeitos e nus, as aves exóticas e tão coloridas, a flora fértil e farta que mais parecia fantástica do que verdadeira, senão os seus sintomas?!

Assim pois, no início das grandes descobertas marítimas a ideia de que o paraíso terrestre ainda existia, estava viva. Muitos mapas da cartografia medieval registavam-no nas suas representações do mundo. Eram *Ilhas Afortunadas*, vendo alguns autores nessa expressão a verdadeira etimologia do vocábulo ‘Brasil’ (de *bracile* ou *bracir*), palavra que afinal, radicaria na velha língua celta irlandesa da alta Idade Média.

Na *Mensagem*, Pessoa interpreta o paraíso como utopia e como apelo, que vem do mar:

«Que voz vem no som das ondas
Que não é a voz do mar?
É a voz de alguém que nos fala,
Mas que, se escutamos, cala,
Por ter havido escutar
(...)

São ilhas afortunadas
São terras sem ter lugar
Onde o Rei mora esperando.
Mas, se vamos despertando,
Cala a voz, e há só o mar.
(Mens., 85 - 86)

6.

A narrativa pormenorizada, de alguns dos nossos textos, além dos seus objectivos primeiros, ganha também características de rica observação empírica, cujos dados, leituras profanas do texto não deixarão de aproveitar mais tarde.

Na *Vida de S. Teotónio*, uma tromba marítima e o aparecimento de um monstro, cujos olhos são o fogo do mar, tipificam ao máximo os perigos, abeirando-os do naufrágio e da morte: «*Ora, quando alguns dias depois navegavam ao largo de Málea, todos se viram numa situação de perigo devido a uma súbita tempestade do mar. De que modo se tenha procedido desejo confiá-lo à memória, para que do perigo que se observa em parte da peregrinação de tão grande homem, facilmente se perceba, por semelhança, quantos e quão graves foram os perigos que ele suportou pelo nome de Cristo, por terra e por mar. É que, quando o barco navegava junto ao promontório de Málea, de repente, o céu toldou-se e eis que uma nuvem, com ventos violentos e um terrível fragor, os encobriu por cima. A tempestade revolvendo o mar desde o mais profundo, sacudia as procelas que caíam como se fossem montanhas de água e ora mergulhava nas profundezas o navio embalado pelo volume das águas, ora do abismo profundo o atirava de novo para os cumes mais altos das cristas das ondas, e novamente abria as ondas e o deixava cair com todo o peso e, coisa que só de dizer causa espanto, puxava até às alturas a água do mar, como se fosse por uma cano bem perceptível a que os navegantes chamam 'cifó'.*

A verdade é que os marinheiros uma vez percebida com antecedência a tempestade, logo que o navio entrou a rodar por entre as procelas das vagas e num repente se arrancou o mastro e caiu às ondas, começaram a colher as velas, a prender os cabos e as vergas, bem como todo o equipamento do leme e do mastreação do navio, de forma a evitar que ficassem à deriva devido à violência do mar, e a lançar fora o vasilhame para o navio ficar mais leve. Todavia, não conseguiram recobrar sossego, por mínimo que fosse. Efectivamente, o mar abalava e encapelava-se sobre eles que ficaram transidos de medo mortal» (...).

Como se a tempestade não fosse perigo suficiente, surge à vista de todos um monstro marinho que atemorizou e dividiu aqueles que o observavam: «*A juntar a isso, crescia*

o medo da morte com o aparecimento, à vista de todos no meio daquele perigo de mar, de um animal monstruoso e extremamente terrífico, tão assustador que a nenhum outro animal se poderia comparar e que, segundo o santo nos referia, parecia ter uns olhos como se fossem tochas de fogo a arder. Uns diziam que era um dragão, outros que eram um monstro, outros que era o demónio.

Para que demorar-me mais? Já se tinha ido toda a esperança de salvação. Quando, pois, as ondas embravecidas se enfureciam para os matar e os membros ficavam sem forças devido ao terror, já todos se sentiam desorientados pela presença da morte e pela visão da besta e se preparavam para morrer despedindo-se uns dos outros e pedindo com lágrimas o auxílio do Omnipotente, a fim de que Aquele que entregara os seus corpos à morte tão pavorosa recebesse com a maior benignidade as suas almas (...). D. Teotónio tinha-se prostrado em oração. Senhor, socorre-nos - gritou ele no supremo perigo - a fim de que arrebatados às ondas do mar embravecidas, mereçamos ver o glorioso sepulcro da tua ressurreição, que viemos para venerar e oscular, desde os confins do mundo» (VST, c. 10).

De modo inesperado o mar acalma-se e logo D. Teotónio entoia o *Gloria in excelsis Deo*, agradecido pelo milagre.

Note-se, neste caso, para além da experiência de medo e das súplicas de socorro, os pormenores realistas da observação dos fenómenos do mar que o autor da *Vida* tão minuciosamente registou nesta que é a ‘*mais antiga das histórias marítimas portuguesas*’, no dizer de Mário Martins, que a põe em paralelo com duas outras narrativas quinhentistas, quatro séculos posteriores: uma, do experimentado e culto homem do mar, D. João de Castro, no *Roteiro de Lisboa a Goa*; a outra, épica, do grande viajante de mares agitados que foi Luís de Camões.

Nos cantos V e VI de *Os Lusíadas*, como D. Teotónio, debatido pelo poeta o problema do *aparente e do verdadeiro*, Vasco da Gama pasma com o mesmo fenómeno medonho da tromba marítima, enfrenta o perigo com o mesmo medo, mas é o grau de confiança, que só do Alto lhe podia vir e ele invoca, que revela o ‘homem *de Deus*’. Vale a pena recordar:

«Vi, claramente visto, o lume vivo
Que a marítima gente tem por Santo
Em tempo de tormenta e vento esquivo,
De tempestade escura e triste pranto.
Não menos foi a todos excessivo
Milagre, e cousa, certo, de alto espanto
Ver as nuvens do mar com largo cano,
Sorver as altas águas do Oceano.

Eu o vi certamente (e não presumo
Que a vista me enganava): levantar-se
No ar um vaporzinho e sutil fumo,
E, do vento trazido, rodear-se;
Daqui levado um cano ao pólo sumo. (...)» (Lus, V, 18-19)

«Vendo Vasco da Gama que tão perto
Do fim do seu desejo se perdia
Vendo ora o mar até o Inferno aberto,
Ora com nova fúria ao Céu subia,
Confuso de temor, da vida incerto,
Onde nenhum remédio lhe valia,
Chama aquele Remédio santo e forte,
Que o impossibil, pode, desta sorte.

- Divina Guarda, angélica, celeste,
Que os Céus, o Mar e Terra senhoreias:
(...)» (*Lus.*, VI, 80-81)

Fenómeno de medo, fenómeno de pasmo, que o poeta, como os nossos viajantes, relata, concluindo com a exclamação que é, simultaneamente, um louvor hagiográfico:

«Vejam, agora, os sábios na Escritura
Que segredos são estes de Natura!» (*Lus.*, V, 22)

7.

É tempo de concluir:

A literatura hagiográfica medieval utiliza abundantemente o mar, como elemento veiculador dos valores do seu discurso. Sempre temível, o mar é, por vezes, tenebroso e agitado. Mas é sempre, também, um espelho revelador e rota de acesso a Terras Sagradas ou *ilhas* paradisíacas, onde existem aves mensageiras, animais de mansidão edénica, natureza reconciliada, coros harmoniosos, celeiros de perfumes e cores, delícias de sonho.

Uma tipificação que, secularizada, não deixa de ter semelhanças de arqueologia de construção com a ‘ilha de glória e maravilha’ que acolheu os modernos ‘heróis do mar’ que, depois das ‘lusitánicas fadigas’, ‘deram novos mundos ao Mundo’: a ilha das Nereides ou dos Amores (*Lus*, IX, 52-90).

Porém, no nosso mar medieval vivem igualmente monstros e Leviatãs, existem ilhas de ferreiros infernais onde os condenados «*ardem como massa de chumbo liquefeita em panela*»; mas onde, curiosamente, os mesmos condenados têm repouso, em fim-de-semana! (*NB*)

A linguagem hagiográfica reflecte, assim, correntes de pensamento platónico e estóico em busca de harmonia para o homem, *microcosmos*, que procura o seu lugar exacto no *macrocosmos*, que só encontra por uma via de ascese. A realidade, complexa e profunda jazia, oculta sob o visível das coisas, mostradas para serem descodificadas. Reflecte também o pensamento bíblico cristão do homem frágil, náufrago, em busca de salvação e ansioso por um mundo melhor. Nestas historietas poéticas, aparentemente ingénuas e de sorrir, escondem-se, além disso, antigas dúvidas e controvérsias doutrinais, propostas não para um debate argumentativo, mas para contemplação em meio retirado e reflexivo *i.e.*, monástico.

O mar é metáfora e é espelho; os seus fenómenos são sinais e símbolos escritos pelo dedo do Criador no livro da *Natureza* e propostos à leitura e meditação do homem. Era a 'escola monástica' do sagrado, cujo objectivo era ler nas coisas para saborear a verdade e a beleza, e assim aceder à *Sabedoria* a contemplar, como ensinara Platão; ao contrário da 'escola urbana' do profano, que, noutra lógica (a de Aristóteles), pretenderia argumentar e debater as coisas vistas, contadas, pesadas e medidas, para conhecer e, pragmaticamente, dominar.

Na hagiografia medieval o mar liga-se, desta forma a uma multidão de «*legendae*», não meras lendas ou ocultos mitos, mas *sinais* que «*devem ser lidos*» e cujo sentido oculto reside nas profundezas do discurso. Criador de sonhos e apetências, «*porto sempre por achar*» (M., 61), tal discurso tornou-se estímulo de procura contínua, insatisfação de si próprio, críptico capítulo de antropologia a decifrar.

Melhor do que muitos outros, Fernando Pessoa captou nos nossos dias esta simbólica que adaptou ao destino histórico de Portugal, sem lhe negar o sentido primeiro. Enriquecido e actualizado, o ideário aqui traçado para o homem passa sempre pelo trabalho da sua construção penosa:

«*Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor*». (M., 70)

Em S. Brandão ou em S. Teotónio, é o mar *que*, como nenhum outro elemento, simultaneamente, fascina e atemoriza mas «*fez a alma poder ser de herói*» (M., 98), revela o *santo*, mostra os sinais, conduz ao paraíso. Por isso, segundo a tradição hagiográfica medieval portuguesa, tal como o poeta, podemos concluir:

«*Deus, ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu*!» (M., 70)

Fontes e Bibliografia

- Hagiografia de S. Cruz de Coimbra*, ed. Aires A. Nascimento, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
- Navegação de S. Brandão nas Fontes Portuguesas Medievais*, ed. de Aires A. Nascimento, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
- Fernando Pessoa, *Mensagem*, Lisboa, edições Ática, s/d.
- H. Delehaye, *Cinq Leçons sur la méthode hagiographique*, Bruxelles, 1934.
- Jean Delumeau, *La Peur en Occident*, Paris, Fayard, 1978.
- Jean Delumeau, *Uma História do Paraíso*, Lisboa, Terramar, 1994.
- Mário Martins, *Peregrinações e Livros de Milagres na Nossa Idade Média*, Lisboa, Brotéria, 1957.
- Sérgio Buarque de Holanda, *Visão do Paraíso*, S. Paulo, 1969.

ORGANIZAÇÃO SUPERIOR DE DEFESA NACIONAL. REFORMAS DA REPÚBLICA 1911-1913

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
António da Silva Ribeiro, em 29 de Março

1. INTRODUÇÃO

A organização superior de defesa nacional encontra-se estabelecida para a concretização dos objectivos da política de defesa nacional, em sentido amplo. Todavia, assume um papel decisivo nos momentos em que as acções de defesa são levadas ao extremo da violência armada e organizada. É essa a razão pela qual, neste breve estudo, conferimos tanta relevância aos aspectos que tratam da organização geral da Nação para a guerra. Contudo, estes aspectos não devem ser entendidos como sinónimo da organização superior de defesa nacional vigente. Daí que o texto, embora centrado nas Forças Armadas, seja complementado, por algumas referências pontuais a outros organismos coadjuvantes da acção estratégica do Estado. Na identificação desses órgãos, adoptou-se como critério a sua participação directa e relevante na preparação e na tomada de decisão dos detentores do poder político, que, por sua vez, decidem sobre os rumos da política da defesa nacional.

A evolução histórica da organização superior de defesa nacional tem sido consequência das grandes transformações políticas, económicas, sociais e militares da vida portuguesa e internacional. Foram elas que determinaram a periodização adoptada no texto. Porém, como tais transformações não constituem o objecto do nosso breve estudo, apenas se apresentam os factos considerados indispensáveis para enformar o carácter científico da investigação e enquadrar as mudanças organizacionais no contexto de cada momento histórico. Uma vez que tais factos se encontram perfeitamente documentados em obras de referência, também não desenvolvemos os relatos de história geral, até porque nos desviariam a atenção do objecto do trabalho. Evitámos, contudo, elaborar o texto de forma atomizada no tempo e centrada apenas na organização superior de defesa nacional, no período que se seguiu à implantação da República, porque, dessa forma, não teria grande utilidade. Preferimos, antes, dar-lhe o conteúdo de uma investigação que tira partido do contributo da história englobante das mudanças organizacionais verificadas a partir da última década do século XIX até ao início da I Guerra Mundial, para que os dados relevantes surgissem de forma integrada no tempo e nos acontecimentos, tornando mais nítida a sua correlação interpretativa dentro da conjuntura.

Neste breve estudo adoptou-se uma perspectiva sincrónica, porque nos pareceu ser a melhor forma de alcançar os propósitos enunciados. Todavia, este tipo de abordagem tem a desvantagem de introduzir diversas interrupções na análise de cada organismo de defesa nacional, o que torna mais difícil o desenvolvimento de uma visão histórico-evolutiva específica. Para minimizar este inconveniente, elaboraram-se os organogramas correspondentes aos órgãos estudados, que são apresentados em anexo.

O período de estudo e investigação inicia-se em 1890, porque se trata do ano em que Portugal, na sequência do ultimato inglês, desencadeou uma profunda alteração da organização superior de defesa nacional, com especial incidência no Exército e na Marinha. No quadro dos objectivos a que nos propusemos, justifica-se a necessidade de recuar até essa data com o intuito de procurar as raízes e identificar as etapas do processo de reorganização que culminou nas reformas da República, que se estendeu até ao início da participação nacional na Grande Guerra. Desencadear ou encerrar a investigação noutras datas, teria como resultado cercear a nossa compreensão relativamente à forma como se processou a evolução de uma organização estruturante da nação portuguesa.

Poderá estranhar-se o esforço despendido na elaboração de um texto de conteúdo tão vasto e de natureza histórico-estratégica. A justificação é simples. Apesar de, em 2004, termos publicado a obra *Organização Superior de Defesa Nacional, 1640-2004*, consideramos que nela subsistem apreciáveis lacunas relativamente à evolução desta organização. É certo que, na última década, surgiram diversas obras relevantes, versando temas de defesa nacional, em consequência do notável trabalho que vários investigadores têm vindo a realizar nas áreas das relações internacionais, da sociologia militar e dos estudos estratégicos. Não obstante, em nosso entender ainda não se encontram devidamente estudados os grandes princípios, orientações e medidas que nortearam a organização superior de defesa nacional nesta época histórica, tanto no seu conjunto como no que respeita à sua evolução e consequências.

O trabalho foi difícil e algo demorado, mesmo no quadro de uma investigação académica. Além do mais, não foi particularmente aliciante, pois foi necessário pesquisar em diversos arquivos nacionais inúmeras informações relevantes, com especial destaque para o Arquivo Histórico Militar. Em nosso entender, muita dessa informação já deveria encontrar-se compilada, analisada e difundida, em resultado do trabalho dos historiadores. Porém, a grande maioria parece hoje mais fascinada e interessada na persistente publicitação de factos por demais conhecidos, do que, propriamente, em revelar novos dados, resultantes da investigação e do adequado tratamento da inúmera documentação existente. Relativamente à organização superior de defesa nacional, foi com desgosto que constatámos a desorganização, a ignorância e o desleixo do país, em particular nos períodos durante os quais algumas visões épicas da história nacional publicada anunciam e defendem o contrário.

A complexidade da abordagem ao tema foi agravada pelo facto da história e a estratégia não nos facultarem todos os elementos necessários. Neste sentido, consideramos que teria sido particularmente útil dispor de conhecimentos mais aprofundados noutras áreas científicas, como, por exemplo, a economia, a sociologia e a administração. Por isso, a presente síntese histórico-estratégica não preenche as lacunas identificadas no seu todo, limitando-se a dar uma resposta preliminar às questões por nós suscitadas relativamente ao período analisado. Em nosso entender, este breve estudo não passa de um esboço do trabalho mais profundo que é necessário desenvolver, para que possamos conhecer verdadeiramente a evolução da organização superior de defesa nacional, relativamente às reformas da República. No entanto, parece-nos manifestamente suficiente

para dar a perceber as linhas gerais do modelo de organização adoptado logo após a implantação da República.

O esforço despendido na realização deste trabalho traduz ainda a necessidade de, como professor de estratégia em diversos estabelecimentos de ensino superior, públicos e privados, explicar as razões da despreparação militar do país naquela época de charneira. Parece-nos, inclusivamente, que essa falta de preparação terá contribuído para o agravar das dificuldades sentidas para que, naquelas circunstâncias, um pequeno poder pudesse sobreviver por entre os interesses de aliados e contrários. Não menos importante, o esforço desenvolvido revela bem o amor e o entusiasmo que sinto, desde muito jovem, pelas Forças Armadas e pela nobre, prestigiosa, mas muitas vezes incompreendida, ingrata e difícil função social que os militares desempenham no seio desta Nação multissecular.

2. COMISSÃO SUPERIOR DE GUERRA

Em 1870 a Europa entrou em recessão económica. Em consequência disso, verificou-se uma baixa acentuada do preço do vinho e uma diminuição das exportações. Dada a sua escassez, provocada por maus anos agrícolas, o valor do trigo importado subiu, deixando Portugal à mercê dos efeitos de mais uma das suas tradicionais crises económicas e financeiras. Os governantes pensaram em diminuir a dependência do exterior, em especial da Grã-Bretanha, responsável por 80% das exportações portuguesas. Nesta ocasião, surgiram incentivos ao fabrico de substitutos às importações, ao debate da política de industrialização e à reflexão das oportunidades ultramarinas, tema recorrente sempre que o país se deparou com dificuldades na balança de pagamentos. Foi neste contexto que se desenvolveu um plano de construção de um novo império em África, que preconizou a ligação terrestre de Angola a Moçambique, celebrizado no *mapa cor-de-rosa*. Esta ambição foi contrariada pela Bélgica¹ e, depois, pelo ultimato inglês, de 11 de Janeiro de 1890. D. Carlos, com a anuência do Conselho de Estado e a pretexto de evitar o corte de relações com a Inglaterra, cedeu às exigências de Londres, ordenando a retirada das forças militares portuguesas da região central da Zambézia. Esta cedência foi considerada uma tremenda humilhação pelo Partido Republicano, que aproveitou para repudiar a arrogância inglesa, ao mesmo tempo que denunciou a fraqueza e a cobardia do Governo e dos partidos do regime monárquico. Ocorreram manifestações de rua e fizeram-se acusações e protestos nos jornais. O Governo demitiu-se, foi lançada uma subscrição pública para comprar um cruzador – o *Adamastor* – boicotaram-se os produtos ingleses e entoaram-se os acordes de *A Portuguesa*, que foi adoptada como Hino Nacional da República.

Na sequência do ultimato inglês, a 10 de Fevereiro de 1890 o Governo promulgou um conjunto de diplomas legais, destinados a organizar e a edificar as capacidades do

¹ Leopoldo II, rei dos belgas, reivindicou, com êxito, a posse do interior do Congo-Zaire, onde se encontravam as feitorias comerciais portuguesas da costa ocidental, o que lhe deu o controlo sobre 1,6 milhões de quilómetros quadrados, que permitiram a caça ao marfim, a recolha de borracha e o acesso às minas de cobre do Catanga. Portugal ficou com direitos à baía de Cabinda, que se haveria de tornar muito rica pelas suas jazidas de petróleo.

Exército e da Marinha, numa perspectiva conjunta de defesa nacional, que representaram o início de uma nova ordem de ideias. Na realidade, tais diplomas legais materializaram um novo impulso na evolução da estrutura das Forças Armadas no século XIX, pós-vitória liberal, que se caracterizou pela preparação militar para as campanhas de ocupação em África. Subjacente a este progresso, encontrava-se associado o reforço da componente naval do sistema de forças nacional e a implantação das defesas do porto de Lisboa, factores que provocaram alterações significativas na estrutura dos dois ramos das Forças Armadas. Todavia, como é tradicional no nosso país, muitas das intenções não passaram de um assomo de patriotismo². Na realidade, como Portugal se encontrava muito afectado pela grave crise económica e financeira internacional e havia desconfiança nos políticos, instalou-se um ambiente de pessimismo, que contribuiu imenso para reduzir a autoridade e credibilidade do governo. Em todo o caso, a legislação promulgada é muito meritória, porque denota, pelo menos, saber sobre o caminho a seguir, o que contrasta com a situação verificada nos séculos XVII e XVIII, quando foi necessário recorrer a especialistas militares estrangeiros! Dos seus aspectos mais relevantes, realça-se que é a primeira vez que os assuntos de defesa nacional são legislados no âmbito da Presidência do Conselho de Ministros, abandonando o carácter de iniciativas autónomas associadas aos Ministros da Marinha ou da Guerra. Isso assim aconteceu, porque o Presidente do Conselho, António de Serpa Pimentel, era, também, Ministro da Guerra, tendo chamado a si a elaboração da nova legislação. Nesse trabalho, afirmou a sua grande experiência política³, decorrente do desempenho dos cargos de Ministro das Obras Públicas, da Guerra, da Fazenda e dos Negócios Estrangeiros, bem como de deputado, de Conselheiro de Estado e de Presidente do Tribunal de Contas. Para esta centralização, no que concerne à elaboração de legislação no seio da Presidência do Conselho de Ministros, concorreu igualmente o facto do Ministro da Marinha e Ultramar ser João Marcelino Arroio, que, tal como o Presidente do Conselho, era membro do Partido Regenerador. Muito embora trouxesse consigo uma reputada carreira académica na Universidade de Coimbra e na área do Direito, tinha, contudo, uma curta experiência política, decorrente apenas do desempenho do cargo de deputado a partir de 1885.

No campo das reformas destacam-se as intenções de: concluir a defesa do porto de Lisboa; reorganizar o Exército; reorganizar as Guardas Municipais de Lisboa e Porto; reequipar a Marinha com 4 cruzadores de 3.400 toneladas e 2 canhoneiras do tipo *Massabi*; reorganizar os serviços dependentes da Direcção-Geral da Marinha; e instituir um fundo permanente de defesa nacional aplicável à fortificação e demais construções militares destinadas à defesa do país, bem como à aquisição de material de guerra para a Marinha e

² Logo em 1893 houve pedidos para acabar com o serviço militar obrigatório e para serem restabelecidas remissões baratas. Em menos de três anos, aqueles que pediram “na Imprensa, nas praças, nos comícios, e em todos os lugares públicos e particulares que se adquirissem couraçados gigantescos, armados de formidáveis canhões, torres blindadas e artilharia de grosso calibre”, mudaram radicalmente de ideias!

³ Doutor em matemática, ingressou na Universidade de Coimbra após um curto período como aspirante de infantaria.

Exército⁴. Neste contexto, Moraes Sarmento, em artigo intitulado *Organização de Defesa Nacional*⁵, depois de reconhecer a importância das anteriores reformas, salientou que não bastava legislar sabiamente. Com apurado sentido crítico, afirmou ser necessário executar as leis fielmente e com uma orientação que produzisse os efeitos desejados. Todavia, as condições políticas e económicas do país não permitiram que isso acontecesse.

Um Decreto, de 24 de Janeiro de 1895, veio modificar a organização e as atribuições da Comissão Superior de Guerra. O mesmo diploma alterou a sua composição, definindo com maior rigor os fins que norteavam as comissões de aperfeiçoamento das diversas armas, ao mesmo tempo que criou comissões idênticas para os serviços de administração militar e saúde do Exército. No campo das competências, cabia à Comissão Superior de Guerra: elaborar o plano geral de defesa do Reino; formular o plano de mobilização do Exército; estudar o aproveitamento dos caminhos-de-ferro e da rede telegráfica em tempo de guerra; dar parecer sobre todas as questões de interesse geral do Exército, sobre as fortificações necessárias para a defesa do território e o armamento dessas obras e, ainda, sobre qualquer assunto militar que julgasse conveniente estudar, nas situações em que para tal fosse incumbida pelo Ministro da Guerra. A Comissão Superior de Guerra integrava, também, uma terceira secção designada por Assuntos Gerais.

Por Lei, de 13 de Julho de 1899, o Governo foi autorizado a reorganizar o Exército. As bases desta reorganização haviam sido discutidas na Comissão de Guerra da Câmara dos Deputados, com objectivos que em nada se relacionaram com a eficiência e eficácia da organização de defesa nacional. Na realidade, procurou-se mais satisfazer os anseios de promoção dos oficiais, do que aperfeiçoar a instituição militar. Vejamos como esse desiderato se materializou nos diplomas publicados.

Por Decreto com força de Lei, de 7 de Setembro de 1899, foi promulgada a reforma do Exército do general Sebastião Telles. Como refere o relatório em que a Comissão de Guerra da Câmara dos Deputados apresentou o respectivo projecto de lei, aprovando a autorização para o Governo reorganizar o Exército, a reforma propunha-se fornecer um “*meio seguro para valorizar os elementos defensivos que se podem organizar com os meios financeiros que o Estado dispõe para sustentar o Exército*”⁶, porque “*Portugal, pelos seus magros recursos, pela exiguidade do seu território continental e da sua população, não se pode comparar com as nações que a transformação política deste século dotou de poderosos elementos de resistência*”⁷. Do que é afirmado no relatório, poderia supor-se que Portugal pretendia abandonar o sistema de organização militar das grandes potências de então, para adoptar um outro que privilegiasse a capacidade de mobilização rápida de reservas treinadas. Porém, o que os deputados quiseram dizer no texto daquele relatório, é que o país devia fazer todos os sacrifícios para pôr em prática uma reforma assente nos mesmos princípios adoptados pelas grandes potências! Por isso, a reforma de Sebastião Telles, desprovida de

⁴ Este fundo permanente poderá ser considerado o antepassado remoto das actuais Lei de Programação Militar (LPM) e Lei de Programação de Infra-estruturas Militares (LPIM).

⁵ Publicado na *Revista Militar*, n.º 3, 15 de Fevereiro de 1890, pp. 65-67.

⁶ Apud Francisco José da Silva, *Evolution militaire du Portugal pendant les derniers soixante-dix ans, 1829-1899*, p. III.

⁷ *Ibidem*, p. 112.

considerações perambulares explicativas, seguiu as linhas gerais que orientaram a reforma de 1816, que funcionou ao longo do século XIX como uma espécie de “Bíblia militar”, de onde foram sendo extraídos os princípios filosóficos de todas as reformas. Para além disso, não apresentava quaisquer inovações, nem incluía quadros orgânicos das unidades, que constituíam uma parte preciosa da legislação de 1884, única nesse campo.

Seguindo a grande corrente da época, a reorganização do Exército proposta pelo general Sebastião Telles baseava-se na doutrina da “defesa concentrada”⁸. Nela foi mantido o conceito de exército permanente⁹, na ilusão de que este permitia evitar as despesas e os problemas sociais decorrentes de um serviço militar universal e obrigatório, com evidentes prejuízos de uma das principais bases do sistema de defesa nacional, que era a manutenção das reservas treinadas¹⁰. Como é muito típico em Portugal, não se atenderam às circunstâncias impostas pelos interesses e recursos nacionais.

Em conformidade com o disposto no parágrafo único do art.º 91.º do Decreto com força de Lei, de 7 de Setembro de 1899, foi aprovado e mandado pôr em execução o Regulamento da Comissão Superior de Guerra, por Decreto de 23 de Dezembro de 1899. Passou a ter como suas atribuições a elaboração dos planos de operações e de fortificações para a defesa do país, assim como a direcção e verificação dos trabalhos de preparação da guerra, que deviam ser feitos pelas estações oficiais¹¹. A sua estrutura foi

⁸ Sebastião Telles, então Ministro da Guerra, defendeu e preconizou a adopção desta teoria através de um interessante trabalho, intitulado *A Fortificação dos Estados e a Defesa do País*. De acordo com esta teoria, o território continental deveria ser dividido em 3 zonas ou teatros de operações. A zona de defesa concentrada do país destinava-se a garantir a posse de Lisboa e era delimitada a norte pelo Mondego e a leste por uma linha que, partindo de um ponto deste rio, situado a Norte de Coimbra, passava pela serra da Lousã e seguia o curso do Zêzere, até à sua confluência com o Tejo. Seguiu este rio até Santarém, dirigindo-se depois para a margem esquerda, por Palmela até Setúbal. Fora da zona concentrada, o estudo previa a constituição de bases provisórias de operações: no Norte-Porto; na Beira Alta-Celorico ou Guarda; no Alentejo-Estremoz ou Évora. Na Beira-Baixa, como existiam obstáculos naturais, não estava prevista a construção de qualquer base. Importa no entanto referir que, como notou Miranda Cabral em *Conferências sobre Estratégia*, Vol. II, p. 299, foi em 1852 que pela primeira vez apareceu em Portugal um documento, embora de natureza particular, onde se verificava a influência das ideias então em voga na Europa Central. Constituíram o primeiro passo na adopção da teoria da defesa concentrada, que havia de receber sanção oficial entre nós algumas décadas mais tarde. Aquêle documento é uma memória apresentada pelo marechal de campo José Feliciano da Silva e Costa, Comandante do Corpo de Engenharia, ao Comando-em-Chefe do Exército. O pensamento do marechal influenciou os trabalhos de comissões oficiais nomeadas pelos Governos em 1857, 1859 e 1866. Depois disso, surgiram as ideias de Silva Bruschy em *Portugal e o seu Exército*, do capitão de engenharia Alberto Osório de Vasconcelos em *Estudos sobre a Defesa do País*, de 1869, do coronel Cunha Viana em *Meditações Militares*, de 1871, e do general José de Chelmick no *Esboço da Defesa de Portugal*, de 1878. O trabalho daquelas comissões e destes autores constituem tentativas sucessivas de adaptação às novas ideias, cujos principais paladinos na Europa Central foram os belgas Vanderveldt e Brialmont.

⁹ Esta reforma manteve a remissão por dinheiro do serviço militar, medida imoral, porque privilegiava os ricos.

¹⁰ *História do Exército Português*, vol. IV, p. 15. Curiosamente, esta reforma previa que os comandantes das Divisões só receberiam ordens do Ministro da Guerra, como forma de evitar uma excessiva concentração do comando do Exército num único chefe militar, o que denotava algum temor da classe política relativamente à intervenção das Forças Armadas na vida pública.

¹¹ Organismos dependentes do Ministério da Guerra.

posteriormente remodelada, passando a ser composta pelas Secções de Defesa, de Comunicações e de Fortificações (Fig. 1).

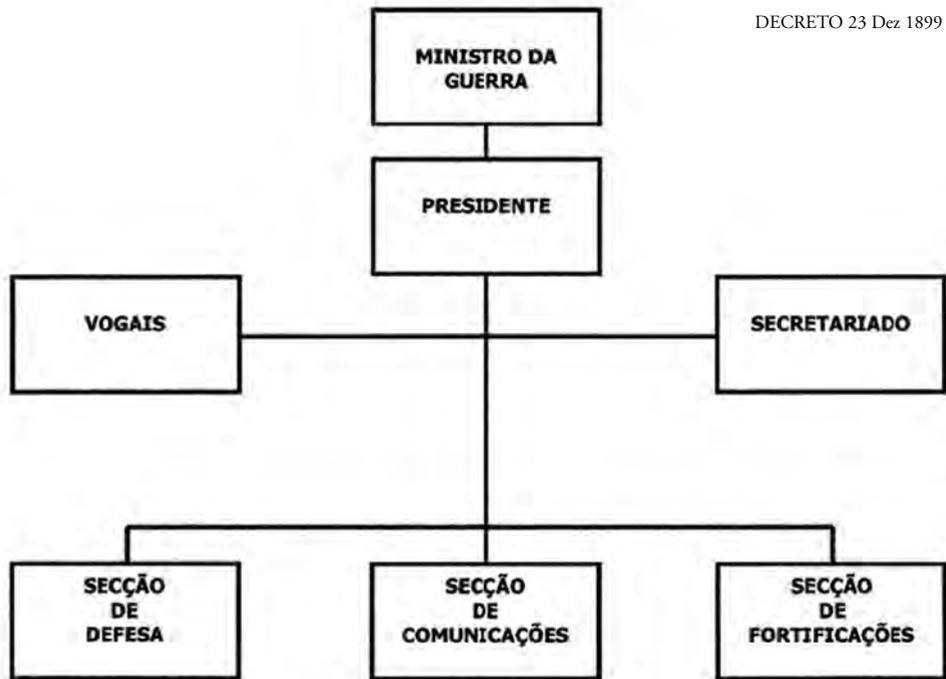


Fig. 1 – COMISSÃO SUPERIOR DE GUERRA

Um Decreto de 12 de Dezembro de 1900¹² alterou a organização e atribuições que haviam sido conferidas à Comissão Superior de Guerra pelo Decreto de 23 de Dezembro de 1899, de forma a que esta ficasse com funções meramente consultivas e de articulação entre o nível político e o nível militar, sendo transferidas para outras entidades a execução dos trabalhos e estudos que inicialmente lhe tinham sido cometidos (Fig. 2). Neste contexto, foram criadas, junto da Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra, as seguintes comissões:

¹² Publicado na OE n.º 21, 1.ª série, de 15 de Dezembro de 1900.

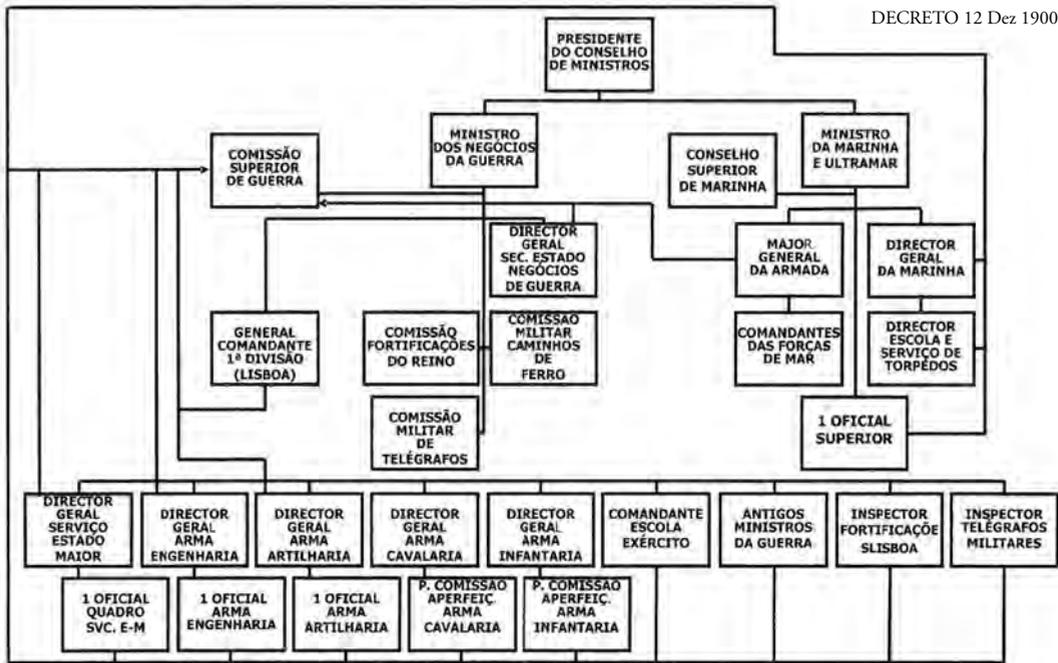


Fig. 2 – COMISSÃO SUPERIOR DE GUERRA

Comissão das Fortificações do Reino; Comissão Militar dos Caminhos de Ferro; Comissão Militar dos Telégrafos (Fig. 3). À Comissão Superior de Guerra passou a competir dar parecer, em última instância, sobre os assuntos que diziam respeito à defesa e às instituições militares do país que, pela elevada importância, o Ministro da Guerra julgasse conveniente submeter à sua apreciação. Por seu turno, a Direcção-Geral do Serviço do Estado-Maior foi incumbida dos planos de operações e dos trabalhos de preparação da guerra. Às comissões técnicas, independentes entre si, mas subordinadas à Secretaria dos Negócios da Guerra, foram afectos os estudos e trabalhos relativos a fortificações e vias de comunicação. Presidida pelo Ministro da Guerra, a Comissão Superior de Guerra tinha como vogais:

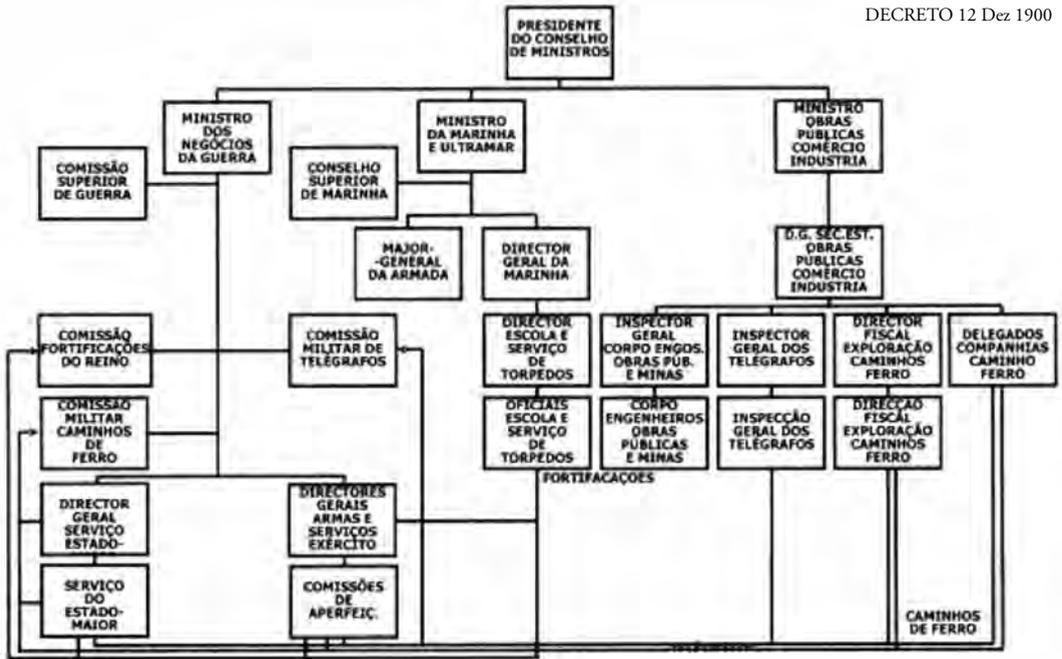


Fig. 3 – COMISSÕES TÉCNICAS

- a) Os oficiais do Exército no activo que tivessem sido Ministros e Secretários de Estado dos Negócios da Guerra;
- b) O Director-Geral da Secretaria de Guerra;
- c) O Director-Geral de Marinha;
- d) O General Comandante da 1ª. Divisão Militar;
- e) O Major-General da Armada;
- f) O Comandante da Escola do Exército;
- g) Os Directores-Gerais dos Serviços do Estado-Maior, de Engenharia e de Artilharia;
- h) Os Presidentes das Comissões de Aperfeiçoamento das armas de Cavalaria e de Infantaria;
- i) Um oficial superior da Armada, um do quadro de serviço do Estado-Maior e um de cada uma das armas do Exército;
- j) O Director da Escola e Serviço de Torpedos;
- k) O Inspector das Fortificações de Lisboa;
- l) O Inspector dos Telégrafos Militares.

As Comissões Militares dos Caminhos-de-Ferro e dos Telégrafos integravam delegados das administrações das empresas públicas que controlavam o sector. Desta forma, criaram-se condições para o aproveitamento militar dos caminhos-de-ferro e da rede telegráfica civil, bem como de outros meios de transmissão existentes. Devido à importância destes sectores, as comissões técnicas surgiram como elemento regulador da sua mobilização em tempo de guerra¹³. Os seus membros eram nomeados pelos Ministros da Guerra, da Marinha e Ultramar, das Obras Públicas, Comércio e Indústria, conforme aplicável.

Com o objectivo de organizar os destacamentos para as colónias, de que trata o capítulo 3.º do título 6.º do Decreto com força de Lei, de 7 de Setembro de 1899, e para regular a execução dos serviços nos mesmos destacamentos, o general Sebastião Telles obteve a promulgação de um Decreto, com data de 12 de Março de 1900. Contudo, como continuavam a verificar-se grandes insuficiências na organização militar do ultramar, por Decreto de 14 de Novembro de 1901¹⁴ foi promulgada a Organização Militar do Ultramar, subordinada ao seguinte conceito: “ [...] *mal se compreende que sem exército regularmente organizado se possa manter a soberania portuguesa, [...] porque difícil é penetrar no sertão sem as garantias que dão a força pública e a ocupação efectiva. [...] A forma de conseguir uma ocupação eficaz nos vastos territórios do ultramar [consistiria] em escalar do litoral para o interior unidades militares independentes, constituindo centros de que [irradiassem] as forças destacadas para os postos militares*”¹⁵. Para além de regulamentar o serviço militar nas colónias, este diploma definiu a constituição de companhias indígenas de infantaria, companhias mistas, pelotões indígenas de dragões e batalhões disciplinares. No entanto, as forças eram de má qualidade e em reduzida quantidade.

O dispositivo das forças ultramarinas em Angola, Moçambique e no Estado da Índia foi fixado por Decreto de 19 de Junho de 1902. Na Índia tinha havido recentemente uma tentativa de rebelião. Em Moçambique era necessário manter um núcleo forte de forças terrestres europeias, que actuassem de forma conjunta com a Marinha, o que se verificou a partir 1891 nas campanhas de Gaza, do distrito de Moçambique, do Barué, do Niassa e do Zambeze. A ocupação militar de Angola era importantíssima para afirmar a soberania e permitir a exploração agrícola e comercial. Para isso, realizaram-se as campanhas dos Dembos, do Cuamato, dos Cuanhamas, do Humbe e do Cuando-

¹³ São, por isso, os antepassados das actuais Comissões Sectoriais que integram o Conselho Nacional do Planeamento Civil de Emergência (CNPCE).

¹⁴ Este decreto surgiu na sequência do Decreto de 12 de Março de 1900, que publicou as instruções para a organização de destacamentos militares para as colónias e para regular a execução dos serviços dos mesmos destacamentos.

¹⁵ Relatório do Decreto de 14 de Novembro de 1901, vertido no preâmbulo do Decreto de 19 de Junho de 1902, onde o Ministro dos Negócios da Marinha e Ultramar, António Teixeira de Sousa, apresentou ao Rei o dispositivo necessário à defesa do ultramar.

Cubango. Relativamente à Guiné salientam-se as campanhas de 1879-1909 e de 1912-1915. Todas estas acções tiveram como objectivos a defesa, a ocupação e a segurança das províncias ultramarinas. Desenrolaram-se, por isso, sob a égide do Ministro da Marinha e do Ultramar, cujas ordens foram postas em prática por intermédio dos governadores-gerais e dos governadores das províncias e do distrito autónomo de Timor¹⁶. Por Portaria de 15 de Janeiro de 1910 foi nomeada uma comissão¹⁷ para estudar a remodelação dos serviços militares do ultramar. Porém, a alteração de regime verificada com a implantação da República, inviabilizou tal tarefa.

De referir que as comissões organizadas pelo Decreto de 12 de Dezembro de 1900 não satisfizeram o fim a que foram destinadas. Com efeito:

- A Direcção-Geral do Serviço do Estado-Maior (do Exército) não tinha capacidade¹⁸ para tratar dos planos de operações para a defesa do país, nem dos trabalhos de preparação da guerra;
- As Comissões Militares dos Caminhos-de-Ferro e dos Telégrafos não possuíam os elementos necessários para proceder aos estudos que lhes foram cometidos.

Por isso, em 24 de Dezembro de 1904 foi promulgado um Decreto que visava regulamentar a elaboração dos planos de operações para a defesa do país e mais trabalhos de preparação da guerra, os quais, pelo art.º 91.º do Decreto com força da Lei de 7 de Setembro de 1899, pertenciam à Comissão Superior de Guerra. Nesta conformidade, foram extintas as Comissões Militares dos Caminhos-de-Ferro e dos Telégrafos, criadas pelo Decreto de 12 de Dezembro de 1900. A Comissão das Fortificações do Reino foi mantida, passando o seu trabalho a ser submetido à aprovação da Comissão Superior de Guerra, para poder ter execução. Esta comissão foi dividida em duas secções (Fig. 4):

- Secção de Defesa, com a incumbência de estudar os planos de operações para a defesa do país e propor trabalhos de preparação da guerra.
- Secção de Comunicações, com a responsabilidade de estudar o aproveitamento, em tempo de guerra, dos caminhos-de-ferro, telégrafos e mais vias de comunicação e meios de transmissão existentes no país.

¹⁶ Estas entidades possuíam as competências conferidas aos generais comandantes das divisões militares territoriais do Exército do Reino. Os governadores dos distritos eram os comandantes das forças das guarnições dos respectivos distritos, com a competência e atribuições de general de brigada exercendo comando. *História do Exército Português*, vol. IV, 1995, p. 72.

¹⁷ Chefiada pelo general de divisão Manuel Rafael Gorjão. Integrava, entre outros oficiais conhecedores dos problemas ultramarinos, o capitão Paiva Couceiro.

¹⁸ Porque tinha imensos afazeres, conforme referido no Decreto de 24 de Dezembro de 1904, que reorganizou a Repartição do Gabinete da Secretaria de Estado da Guerra.

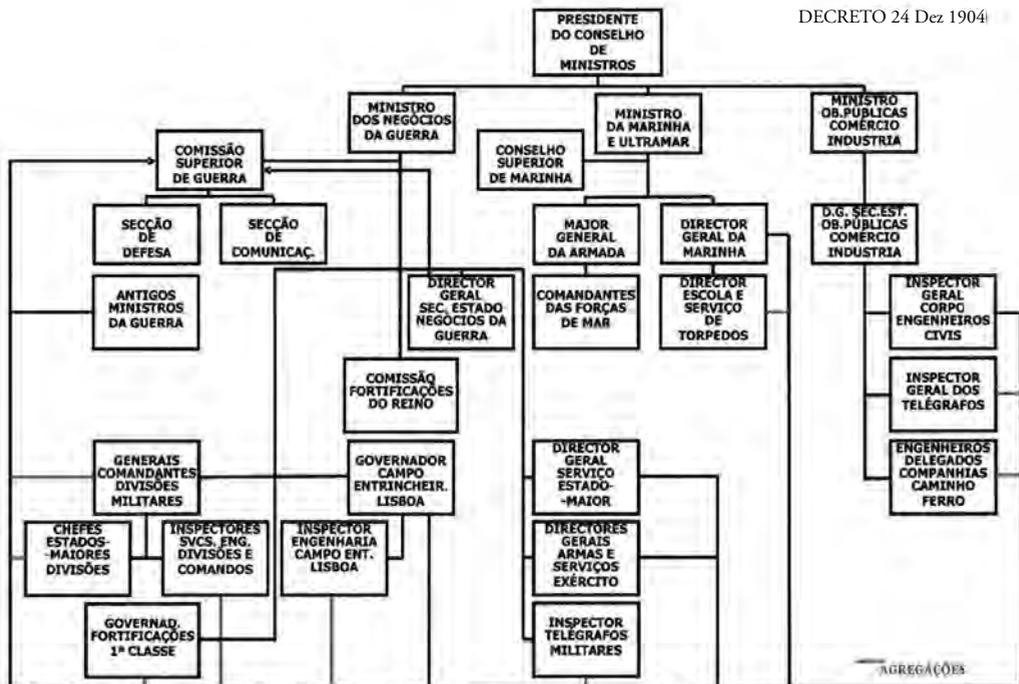


Fig. 4 – COMISSÃO SUPERIOR DE GUERRA

Desta forma, a Comissão Superior de Guerra transformou-se em órgão de estudo do Ministro da Guerra. Exceptuando o facto do respectivo presidente ser um oficial general do Exército, não se registou qualquer outra alteração de vulto relativamente ao Decreto de 12 de Dezembro de 1900, no que respeita aos elementos que participavam nos trabalhos.

A “doutrina de defesa concentrada” bem como a estrutura militar a ela associada, em particular a da Comissão Superior de Guerra, conferiram ao Exército uma enorme supremacia doutrinária e funcional sobre a Marinha. Não é de admirar que assim tenha acontecido, dada a influência das correntes de pensamento vindas da Europa, que preconizavam o princípio do comando único, atribuído a generais, pela maior dimensão dos exércitos. Todavia, para a concretização dessa supremacia, foi determinante a acção do general Sebastião Telles, que era um militar e ministro com enorme reputação, enquanto António Eduardo Villaça, titular da pasta da Marinha e do Ultramar, não dispunha do mesmo peso político, nem tão-pouco do prestígio e do saber necessários ao desempenho de tão exigente cargo. Para além disto, as reformas da organização superior de defesa nacional deste período, não só não desenvolveram a visão conjunta de defesa nacional, porque sobrepuseram o Exército à Marinha, como revelaram uma grande falta de seqüência e método, a que se somaram, no processo decisório, a ausência de um plano

de unidade e de visão. Neste sentido, facilitaram a prevalência do critério pessoal do Ministro da Guerra nas decisões de defesa nacional e, conseqüentemente, dos objectivos particulares dos partidos políticos sobre as Forças Armadas. Foi neste contexto que surgiu na Armada um movimento de contestação intelectual, do qual fizeram parte Ferreira do Amaral, Pereira da Silva, Pereira de Mattos, Álvaro Ribeiro e Botelho de Sousa, que, animados pelo pensamento estratégico naval de Mahan, preconizaram uma marinha de guerra forte, ao mesmo tempo que criticaram a cultura de poder adoptada pelo Exército e que não teve outra consequência para o país senão criar grande instabilidade nas Forças Armadas!

3. SUPREMO CONSELHO DE DEFESA NACIONAL

Por Decreto de 24 de Dezembro de 1906¹⁹, depois das Cortes terem votado as bases da respectiva lei, o Governo foi autorizado a organizar o Supremo Conselho de Defesa Nacional, “*alta corporação militar com a finalidade de tomar a iniciativa dos estudos da preparação da guerra e correlativas deliberações*”. Sob a alta presidência do Rei²⁰, era constituído pelo Presidente do Conselho de Ministros²¹, Ministros da Guerra e da Marinha, 9 generais e 5 almirantes que compunham, respectivamente, a Secção do Exército e a Secção da Armada (Fig. 5). No dizer de Ferreira do Amaral²², esta desigualdade entre o número de generais e almirantes, na decisão dos negócios de Marinha, originou um tal movimento de despeito na Armada, que só a muita prudência, o bom conselho dos oficiais mais velhos e o seu prestígio puderam evitar que se manifestasse de uma maneira, desagradável. Para melhor se perceberem as razões da intensificação da supremacia doutrínaria e funcional do Exército sobre a Marinha, importa notar que o grande promotor desta humilhante reforma foi Vasconcellos Porto, Ministro da Guerra entre 1906 e 1908. Por outro lado, a pasta da Marinha e Ultramar esteve a cargo de Aires de Ornelas de Vasconcelos, oficial do Exército com curso de Estado-Maior, entre 19 de Maio de 1906 e 27 de Julho de 1907 e, posteriormente, de 28 de Setembro de 1907 a 5 de Fevereiro de 1908. No período que mediou estes dois mandatos, o cargo de Ministro da Marinha e Ultramar foi desempenhado pelo Ministro da Guerra, Vasconcellos Porto. Não admira, pois, nem a intensificação da interferência directa do Exército nos assuntos da Marinha, nem o agravamento do movimento de despeito que nela alastrou contra a cultura de poder do Exército!

¹⁹ D.G. n.º 292, de 26 de Dezembro de 1906, ou OE n.º 2, 1.ª S, 1907. Este decreto também reorganizou a Secretaria de Estado dos Negócios de Guerra e suas dependências, bem como a Secretaria de Estado dos Negócios de Marinha e suas dependências. O grande inspirador deste Decreto foi o Ministro da Guerra, António Carlos Coelho de Vasconcelos Porto. Vd. Oliveira, João D’, “A propósito da criação do Supremo Conselho de Defesa Nacional”, *Revista de Engenharia Militar*, p. 4.

²⁰ Na qualidade de marechal-general do Exército e almirante-general da Armada, sem direito a voto, e sempre que julgava conveniente.

²¹ Era o presidente executivo do Supremo Conselho.

²² Ferreira do Amaral, *A defesa nacional*, vol. I, p. 275.

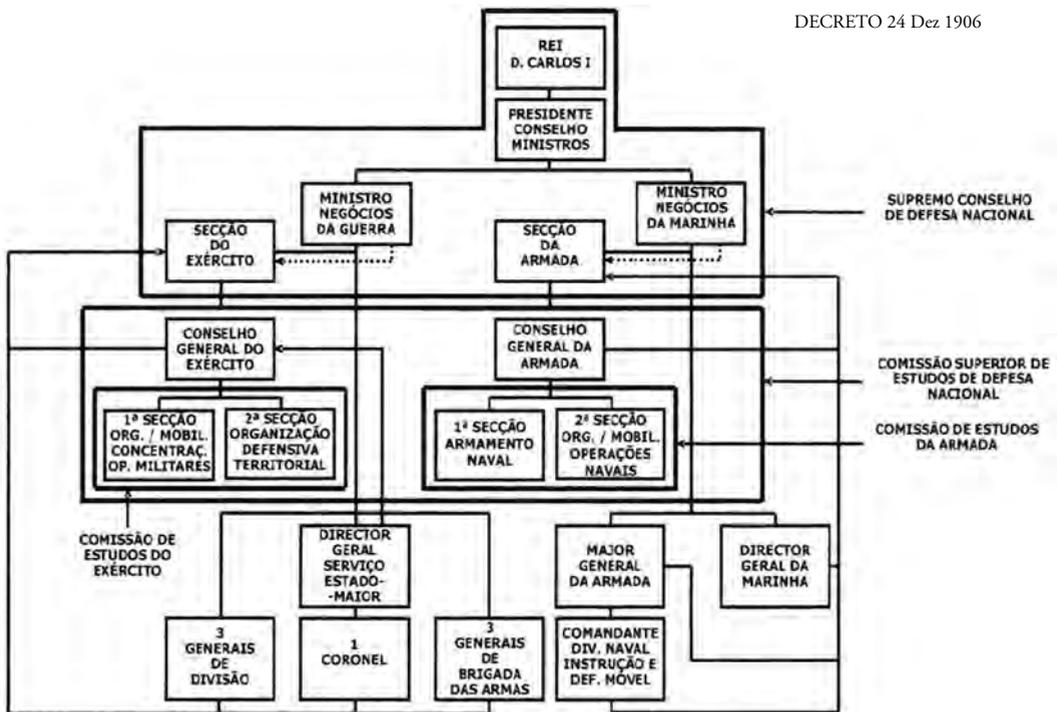


Fig. 5 – SUPREMO CONSELHO DE DEFESA NACIONAL

Com a constituição do Supremo Conselho de Defesa Nacional foram extintas a Comissão Superior de Guerra²³, o Conselho Superior da Marinha e a Comissão de Fortificações do Reino²⁴. A organização do Supremo Conselho foi estabelecida por Decreto de 29 de Janeiro de 1907, sendo de relevar que as Secções do Exército e da Armada foram incumbidas de realizar os estudos para a preparação da guerra e correlativas deliberações, estabelecendo:

- Os princípios fundamentais a que se devia subordinar a organização geral e a mobilização das forças de terra e mar, bem como as tropas coloniais;
- Os planos de operações terrestres e marítimas;
- Os planos de organização defensiva da metrópole e das colónias.

Na dependência do Supremo Conselho de Defesa Nacional²⁵, tendo em vista a análise dos assuntos sobre os quais este tinha de deliberar, foi constituída a Comissão Superior de Estudos de Defesa Nacional, formada pelos Conselhos-Generais do Exército

²³ OE n.º 19, p. 1904.

²⁴ OE n.º 21, 1.ª S, 1900.

²⁵ O Supremo Conselho de Defesa Nacional integrava uma Secretaria-geral, à qual estavam incumbidas as tarefas administrativas.

e da Armada. Cada Conselho-General dispunha de uma Comissão de Estudos formada por duas Secções de Estudos, com número variável de membros²⁶, sendo estes de patente não inferior a capitão ou primeiro-tenente²⁷. Cumpre referir que o serviço no Supremo Conselho de Defesa Nacional e nas suas dependências era desempenhado em acumulação com o de outras comissões. Por isso, como é tradicional em Portugal, impôs-se, logo à nascença, uma limitação séria, pelo que a ideia não frutificou!

Da análise ao capítulo IV do decreto constitutivo do Supremo Conselho de Defesa Nacional, depreende-se que seria um sistema de trabalho com as seguintes grandes linhas orientadoras. Ao Presidente do Conselho, pelo facto de aí não terem assento os Ministros da Fazenda e dos Negócios Estrangeiros²⁸, competia expor a conjuntura internacional, caracterizar genericamente a situação que carecia de apreciação e estudo, indicando as verbas disponíveis para fazer face às exigências delas decorrentes. Ao Supremo Conselho de Defesa Nacional incumbia, tendo presente essa informação, elaborar os planos gerais de defesa, propondo o modo de repartir a verba global pelas necessidades previstas. *“Assentes estes pontos capitais, as duas secções do Supremo Conselho de Defesa Nacional estudariam, separada e mais pormenorizadamente, os assuntos da sua competência. Tudo faria objecto de uma consulta dirigida ao Governo, expressando a opinião de autorizados profissionais sobre um dos mais importantes ramos da administração pública, não sendo, porém, um trabalho teórico e doutrinário mas sim um estudo amoldado às condições políticas e financeiras do país.”*²⁹ Daqui se depreende que ao Supremo Conselho de Defesa Nacional competia realizar funções no âmbito do planeamento estratégico militar, nas suas vertentes estrutural, genética e operacional, facto que, associado à sua organização e composição, evidencia a génese de um Estado-Maior conjunto, com as secções do Exército e da Marinha, semelhante a um Ministério da Defesa Nacional.

O parecer do Supremo Conselho de Defesa Nacional poderia não merecer a concordância de qualquer dos ministros. Todavia, o Decreto da sua constituição não esclarece qual o procedimento a adoptar nestas circunstâncias. Em todo o caso, quer o ministro perfilhasse o modo de ver do Supremo Conselho de Defesa Nacional, quer elaborasse proposta em contrário, era ao poder legislativo que incumbia *“resolver em definitivo e assumir perante o país a responsabilidade do plano em que terão de consumir-se quantiosas somas de receitas públicas”*³⁰. Uma vez aprovada pelas Câmaras, a proposta do Governo regressaria ao Supremo Conselho de Defesa Nacional para que os seus dois Conselhos-Generais realizassem os trabalhos complementares. Às Secções de Estudo dos Conselhos-Generais incumbia, a partir desse momento, desenvolver as particularidades do planeamento nos termos gerais aprovados. Desta forma, as questões técnicas eram dis-

²⁶ Cada secção tinha quadro fixo. Contudo, sempre que julgado necessário para o estudo de um assunto, podiam ser adidos oficiais de outras secções.

²⁷ A estas secções incumbia estudar os elementos preparatórios para os trabalhos dos Conselhos-Generais.

²⁸ Ausência, em boa verdade incompreensível, dado que se, por um lado, as Forças Armadas são um instrumento de acção do Estado, por outro lado, o seu fortalecimento e operação exigem imensos recursos financeiros.

²⁹ João D' Oliveira, *op. cit.*, p. 25.

³⁰ Idem, *Ibidem*, p. 26.

cutidas nos Ramos, com o contributo dos especialistas apropriados. Uma vez concluído o trabalho das Secções de Estudo, este era apreciado pelos Conselhos-Generais e discutido pelas Secções do Exército e da Marinha do Supremo Conselho de Defesa Nacional. Após aprovação por estas secções, das quais faziam parte os ministros das respectivas pastas, a proposta era enviada ao Governo para decisão.

Num país cuja cultura privilegia os desempenhos personalizados e individualizados, os ministros sentiram imediatamente que o correcto funcionamento do Supremo Conselho de Defesa Nacional retirava o seu cunho pessoal às decisões e acções de planeamento da defesa nacional. Por isso, alguns deles, em vez de se preocuparem em impor-se pelo seu talento, iniciativa, carácter e bons serviços à pátria, cedo se dedicaram, como é muito típico das pessoas medíocres, a dificultar o normal desenvolvimento dos trabalhos. Assim, durante o primeiro ano de funcionamento apenas se realizou uma curta sessão, a inaugural, que durou somente alguns minutos. Nesta única sessão não foi definido qualquer plano de trabalho, nem ficaram acordadas as ligações entre as Secções do Exército e da Marinha. Por isso, os resultados práticos desta reforma foram muito reduzidos.

Outra razão para a pouca eficácia do Supremo Conselho de Defesa Nacional foi identificada, logo no ano da sua constituição, pelo general Sebastião Telles³¹, que considerou como abordagem mais racional da preparação do país para a guerra, a adopção da organização militar existente, com base na qual deveriam ser feitos os “*estudos para estabelecer a melhor maneira de satisfazer às hipóteses de guerra mais prováveis, e ao mesmo tempo para conhecer os melhoramentos que é preciso introduzir na organização do exército para ele corresponder aos fins reais de campanha que foram estudados.*”

Contudo, a alínea a) da base I do diploma constitutivo do Supremo Conselho de Defesa Nacional, diz que ele estabelecia os princípios fundamentais a que se deveria subordinar a organização geral e a mobilização do Exército, pelo que denota discordância relativamente aos princípios existentes à época. Como tal, era necessária uma profunda reforma da organização militar, antes de poder servir de base aos estudos de preparação da guerra. Também notou o general Sebastião Telles que, na abordagem adoptada, se procurou aproximar a organização militar dos princípios que regulavam a ciência da guerra, ao mesmo tempo que se empregaram os estudos de preparação da guerra para introduzir os aperfeiçoamentos necessários. Por esta via, seguiu-se o figurino adoptado em França quando, na sequência da guerra de 1870, uma comissão especial preparou, entre 1871 e 1873, uma grande reforma do Exército. Em consequência, no ano de 1874 foi criado o Estado-Maior do Ministro da Guerra, para tratar da preparação da guerra e dos melhoramentos a introduzir naquela organização. Contudo, como notou o almirante Ferreira do Amaral³², em Portugal “*errámos os moldes*”; isto é, em França o Conselho Superior de Defesa Nacional “é um conselho de ministros reduzido, com os técnicos a servirem de informadores sem voto; entre nós é exactamente o contrário: é um parlamento de militares, com os ministros a cumprirem o que esse parlamento decide e resolve”, o que deu

³¹ *Op. cit.*, p. 7.

³² *Op. cit.*, p. 260.

origem a “*um novo poder do Estado com supremacia sobre o poder legislativo, o executivo e até sobre o Chefe de Estado*”³³. Para além disso, os recursos humanos e materiais de França permitiam-lhe seguir um caminho mais curto, exigente e radical. Em Portugal, como se verificou, era impossível adoptar com sucesso uma aproximação semelhante, porque uma profunda reorganização das Forças Armadas, associada à transformação dos processos de mobilização, exigiam recursos que, pura e simplesmente, não eram disponibilizáveis. Como se tratava da organização que servia de base para a preparação da guerra e não havia recursos para proceder às necessárias reformas, nem para preparar a mobilização nas condições exigidas pelos estudos de preparação da guerra, a actividade do Supremo Conselho de Defesa Nacional ficava-se pelo plano teórico. O almirante Ferreira do Amaral, no estudo que efectuou sobre o Supremo Conselho de Defesa Nacional, considerou igualmente que este órgão não merecia a confiança do país, pelas seguintes razões³⁴:

- Subordinação do Governo às deliberações do Supremo Conselho de Defesa Nacional;
- Sujeição do Governo à nomeação dos vogais do Supremo Conselho de Defesa Nacional a partir de um universo restrito, cuja filiação partidária poderia não assegurar a maioria necessária;
- Restrição das iniciativas parlamentares do Governo, que só podia propor em Câmara as que tivessem o voto favorável do Supremo Conselho;
- Concorrência jurisdicional do Supremo Conselho de Defesa Nacional com o Parlamento;
- Ter sido uma lei ordinária a conferir ao Supremo Conselho de Defesa Nacional todos os poderes do Chefe de Estado, Governo e Parlamento para a direcção superior militar;
- Atribuição ao Rei da presidência do Supremo Conselho de Defesa Nacional, exercida sem direito a voto;
- Anulação de facto do veto constitucional do Rei em assuntos militares;
- Atribuição ao Rei da presidência de um conselho técnico, em cuja deliberação não pode influir com o seu voto, mas cuja determinação o seu Governo tinha de cumprir e executar.

Em suma, o almirante Ferreira do Amaral considerou que o Supremo Conselho de Defesa Nacional, por não respeitar a ordem constitucional, teria uma vida efémera e não merecia o necessário respeito, pelo que, decorrente da sua criação, só ficaria, na realidade, um Conselho Consultivo. Em sua opinião, o país deveria ter um Conselho Superior de Defesa Nacional organizado da seguinte forma³⁵:

- A presidência caberia ao Presidente do Conselho;
- A sua constituição contaria com os Ministros da Fazenda, da Guerra, da Marinha, do Estrangeiro e das Colónias;

³³ *Ibidem*, p. 267.

³⁴ *Ibidem* pp. 231-236.

³⁵ *Ibidem* p. 283- 284.

- Os vogais técnicos seriam um oficial-general da Armada e outro do Exército, propostos pelos Conselhos-Gerais e aceites pelos respectivos ministros, podendo ou não pertencer a estes Conselhos. No caso de divergência entre os Conselhos-Gerais e os ministros, caberia ao Presidente do Conselho a escolha dos vogais que merecessem a sua confiança;
- Os Conselhos-Gerais prestariam todos os esclarecimentos desejáveis que obtiriam das repartições suas subordinadas;
- O oficial-general que no Conselho-Geral representasse o Estado-Maior teria de ser o Secretário do Conselho Superior de Defesa Nacional;
- A missão do Conselho Superior de Defesa Nacional consistia na preparação para a discussão parlamentar de todas as medidas respeitantes à defesa, que o Governo julgasse dever apresentar às Cortes, incluindo a sua justificação;
- Declarada a guerra, o Comando Superior deveria ser confiado a um general, e como a declaração de guerra inclui, forçosamente, a suspensão de todas as garantias, a esse Comando teriam de obedecer todas as repartições, satisfazendo todas as requisições que dele proviessem.

Apesar de ter definido estes requisitos básicos para um Conselho Superior de Defesa Nacional, o almirante Ferreira do Amaral considerou que a sua existência, era perfeitamente dispensável, porque esse órgão se encontrava virtualmente organizado no Conselho de Ministros, que podia chamar, para esclarecimento, os técnicos considerados necessários.

4. ESPÍRITO DA REPÚBLICA

Em 1911, na sequência da implantação da República em 5 de Outubro do ano transacto, verificou-se uma importante actividade legislativa na maioria dos sectores do Estado. Em âmbito militar, as reformas consistiram na constituição de um exército miliciano, na preparação para a guerra em África e na definição de uma nova organização territorial para o Exército, como consequência da evolução das doutrinas militares. Também restabeleceu a equidade doutrinária e funcional entre o Exército e a Marinha.

A 2 de Março de 1911 foi promulgada a Lei do Recrutamento para o Exército, que influenciou a organização geral deste Ramo das Forças Armadas, regulamentando os serviços de recrutamento. O diploma condenava a constituição e o carácter dos exércitos permanentes, ao mesmo tempo que preconizava uma redução do tempo de serviço efectivo e o desenvolvimento e aperfeiçoamento da organização das reservas. No Exército metropolitano o serviço militar passou a ser pessoal e obrigatório. Como consequência, foi abolida a fórmula de remissão, passando a ser utilizado o subterfúgio dos subornos para se ficar não apto nas inspecções. A situação era de tal forma escandalosa, que 50% dos mancebos inspecionados eram considerados não aptos! De entre os aptos, cerca de 1/3 não comparecia à incorporação. Por isso, as praças continuaram a ser oriundas das

classes mais desfavorecidas³⁶. Face às dificuldades de recrutamento, no Exército colonial foi adoptado o regime de voluntariado.

A nível conceptual realça-se o conteúdo do art.º 1.º, onde ficou definido que o organismo defensivo da Nação seria constituído por três agrupamentos: Armada, Exército metropolitano e Exército colonial. Tinham como ponto comum a missão, competindo a todos eles velar pela honra, independência e integridade da Pátria, em toda e qualquer eventualidade. A estruturação do organismo defensivo da Nação, tendo como base um Exército metropolitano e um Exército colonial independentes, visava reduzir o número dos efectivos metropolitanos em serviço nas unidades ultramarinas.

Com a queda da monarquia foi extinta a Guarda Municipal³⁷. Para além disso, os corpos da polícia civil dos distritos apenas podiam ser empregados nas respectivas capitais, pelo que os campos e as povoações rurais continuavam sem protecção. Esta lacuna era suprida pela utilização de forças do Exército, com o prejuízo da formação e do treino militar, a que se somavam as dificuldades decorrentes da falta de instrução apropriada. Por isso, o Decreto com força de Lei, de 3 de Maio de 1911, organizou um corpo especial de tropas, denominado Guarda Nacional Republicana (GNR), criado para velar pela segurança pública em todo o país³⁸. Em tempo de paz a GNR estava directamente subordinada ao Ministro do Interior, para os assuntos de administração, polícia e penas disciplinares, e ao Ministério da Guerra para os fins consignados no art.º 180.º do Código do Processo Criminal Militar. Em tempo de guerra passava para a tutela do Ministério da Guerra, para os fins que trata o regulamento de mobilização (art.º 3.º).

Em Decreto de 25 de Maio de 1911³⁹ foi publicada uma profunda reorganização do Exército metropolitano e das estruturas de defesa nacional herdadas do tempo da monarquia. (Fig. 6). Conhecido como Lei da Organização-Geral do Exército, este diploma é fulcral para o estudo da evolução da organização superior de defesa nacional, porque, entre outros aspectos⁴⁰, marca a transição do conceito de exército permanente, para o de nação armada na versão de um exército do tipo miliciano, com três escalões de

³⁶ O sistema manteria estas características até 1992, altura em que foi instituído um sistema misto que assentava no serviço efectivo normal de 4 meses para todos os jovens, complementado por regimes de voluntariado e contrato. Em 2003 foi extinto o serviço efectivo normal, mantendo-se os outros dois regimes. Exceptuam-se os períodos correspondentes às duas guerras mundiais e às guerras coloniais entre 1961 e 1974, que mobilizaram, com apreciável eficácia, grandes efectivos.

³⁷ Em sua substituição, e até ao aparecimento da Guarda Nacional Republicana, surgiram Batalhões de Voluntários, recrutados entre os indivíduos de sólidos princípios revolucionários, cuja acção foi direccionada contra as instituições clericais. Cf. Mascarenhas Barreto, *História da Polícia em Portugal*, p. 193.

³⁸ Desta forma, foram unificadas as Guardas Republicanas de Lisboa e Porto, criadas por decreto de 12 Outubro de 1910. Por Lei de 1 de Julho de 1913 foi certificada a criação da GNR por todo o país.

³⁹ No preâmbulo deste decreto pode ler-se que o novo Exército deveria substituir “o pseudo-Exército permanente que a monarquia supunha, erroneamente ser a sua guarda pretoriana, na inconsciência de que um regime se sustenta só com baionetas.”

⁴⁰ Refere José Medeiros Ferreira, *Relação entre as forças armadas e o poder político – um balanço da situação no século XX*, p. 11, que a teoria da Nação armada e a democratização do serviço militar obrigatório concorreram para o crescimento da influência política da instituição castrense, em conjugação com as necessidades de legitimação do novo regime, do conflito entre a Igreja Católica e o Partido Republicano e a deflagração da I Guerra Mundial.

tropa: activas (20-30 anos), reserva (31-40 anos); territoriais (41-45 anos). Na melhor tradição portuguesa, este Decreto reconheceu que a defesa nacional não reside apenas nas Forças Armadas mas, sobretudo, na expansão das várias actividades do povo, possibilitando o seu engrandecimento através da civilização, ciência, arte e riqueza, embora sem deixar de reconhecer, por outro lado, que a força armada e a sua preparação para a guerra são absolutamente necessárias para preservar aquelas conquistas⁴¹.

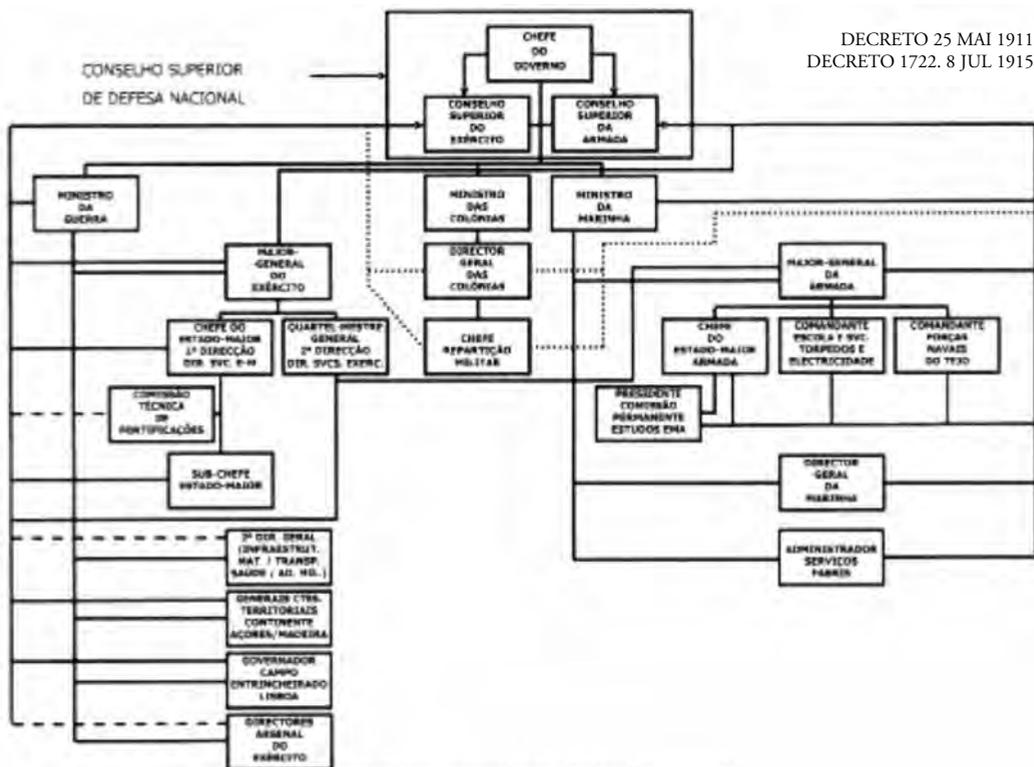


Fig. 6 – CONSELHO SUPERIOR DE DEFESA NACIONAL

As Forças Armadas surgiram, assim, como uma responsabilidade colectiva e como uma força material indispensável à defesa do interesse nacional. Por isso, foi mantido o serviço militar pessoal e obrigatório pelo tempo considerado estritamente necessário⁴², tal como havia sido estabelecido na Lei do Recrutamento para o Exército.

⁴¹ Júlio F. Ribeiro de Oliveira, *As grandes reorganizações das Forças Armadas portuguesas: Razões da sua implementação; possíveis critérios utilizados; estruturas adoptadas*, pp. 30-31.

⁴² O serviço no Exército metropolitano foi estruturado da seguinte forma: tropas activas – dez anos; tropas da reserva – dez anos; e tropas territoriais até aos 45 anos. Os cidadãos que deixassem de satisfazer a prestação pessoal do serviço militar pagavam anualmente uma taxa militar, que era aplicada na compra, fabrico e reparação de armamento e munições. Verificar-se-ia, mais tarde, pelo texto do Decreto n.º 11856, de 5 de Julho de 1926, que a instrução reduzida obrigava à existência de escolas de repetição, realizadas com regularidade, o que acarretava grandes despesas, incompatíveis com as disponibilidades nacionais.

No quadro desta reforma foram conferidas ao Conselho Superior da Defesa Nacional⁴³, que substituíra o Supremo Conselho de Defesa Nacional, e ao Estado-Maior do Exército⁴⁴, «sem de forma alguma cercearem a competência, ou invadirem a esfera de acção do poder executivo», atribuições que se destinavam a constituir uma sólida garantia contra qualquer falta de coordenação, ou de sequência lógica, nos trabalhos de preparação para a guerra, assegurando a cooperação da Marinha e do Exército em tudo quanto superiormente interessasse à defesa nacional. O Conselho Superior de Defesa Nacional, presidido pelo chefe do Governo, constituía a alta corporação militar destinada a intervir superiormente nos assuntos respeitantes à preparação da guerra e à defesa geral do Estado, competindo-lhe em especial:

- Dar parecer sobre todos os assuntos da sua competência que, por iniciativa do Governo, fossem submetidos a seu exame;
- Dar parecer sobre os trabalhos elaborados pelos Estados-Maiores do Exército e da Armada ou pela Direcção Militar Colonial, que tivessem de ser submetidos pelo Ministro da Guerra ou da Marinha e Colónias à apreciação do Parlamento;
- Deliberar acerca dos projectos de operações e planos de organização defensiva do território nacional.

Nestas competências é possível identificar tarefas de planeamento e direcção nos assuntos de defesa nacional. O Conselho Superior de Defesa Nacional foi constituído pela reunião dos Conselhos Superiores do Exército⁴⁵ e da Armada⁴⁶, podendo estes dois órgãos funcionar, juntos ou separadamente, em função da gravidade ou da natureza do assunto em apreciação. As sessões plenárias eram de carácter obrigatório nas questões que se apresentam:

- Na apreciação dos assuntos que interessassem, simultaneamente, à Armada e ao Exército metropolitano ou ao Exército colonial;
- Nos casos em que essas instituições houvessem que concorrer para um fim comum;

⁴³ Decreto de 25 de Maio de 1911, capítulo XIV, p. 1043, DG n.º 122, de 26 de Maio de 1911. Surgiu na sequência dos trabalhos da Comissão de Reorganização do Exército, nomeada por Decreto de 15 de Outubro de 1910 e presidida pelo general Moraes Sarmento, que entregou o relatório dos trabalhos a 9 de Fevereiro de 1911.

⁴⁴ Chefiado pelo Major-General do Exército, do qual dependia o Chefe do Estado-Maior do Exército e o Quartel-Mestre-General.

⁴⁵ A sua composição foi estabelecida no Decreto de 25 de Maio de 1911, Capítulo XIV, art.º 23. Integrava: Vice-Presidente, o Ministro da Guerra; Relator-Geral, o Major-General do Exército; Vogais, o Major-General da Armada e o Chefe do Estado-Maior do Exército; Quartel-Mestre General, o Governador do Campo Entrinchado de Lisboa; os Oficiais-Generais designados para o comando de grupos de missões; Secretário, o Subchefe do Estado-Maior do Exército.

⁴⁶ A sua composição foi estabelecida no Decreto n.º 1722, de 8 de Junho de 1915, art.º 1.º. Integrava: Vice-Presidente, o Ministro da Marinha; Vogais, o Major-General da Armada (Relator-Geral), o Major-General do Exército, o Director-Geral da Marinha, o Administrador dos Serviços Fabris, o Comandante das Forças Navais no Tejo, o Chefe do Estado-Maior-General, o Comandante da Escola de Torpedos e Electricidade; Secretário, o Presidente da Comissão Permanente de Estudo dos Serviços do Estado-Maior da Armada.

- Para apreciar circunstâncias de gravidade que dissessem respeito à defesa nacional;
- Quando o Governo julgasse necessário ouvir conjuntamente os Conselhos Superiores da Armada e do Exército.

Nas situações em que o Conselho Superior da Defesa Nacional, ou qualquer dos Conselhos Superiores dos Ramos tratasse de assuntos que interessassem à defesa das colónias, à organização das respectivas forças navais ou do Exército colonial, podiam ser convocados, como vogais extraordinários, o Director-Geral das Colónias e o Chefe da Repartição Militar da Direcção-Geral das Colónias.

A faculdade do Supremo Conselho de Defesa Nacional deliberar sobre os projectos de operações e planos de organização defensiva do território nacional, resultou da necessidade de coordenação, ao mais alto nível, da acção da Armada e do Exército. Os Ramos das Forças Armadas passaram a ser dirigidos pelo respectivo Conselho Superior, o que se traduziu numa aproximação à organização inglesa, muito do agrado da Marinha, cujo Conselho Superior já se assemelhava, em constituição, ao Conselho do Almirantado Britânico. Salienta-se que esta nova estrutura, para além dos aspectos relativos ao controlo político dos assuntos de defesa nacional antes referidos, era muito mais simples e hierarquizada que a do Supremo Conselho da Defesa Nacional. Para além disso, também permitia que os Ministros do Exército e da Marinha pudessem ser civis, em virtude dos aspectos técnicos estarem a cargo dos respectivos Estados-Maiores. Na sua essência, para a constituição do Conselho Superior de Defesa Nacional foram adoptadas as ideias gerais esboçadas por Ferreira do Amaral no seu magnífico estudo de 1907, com excepção da inclusão dos Ministros da Fazenda e dos Estrangeiros. A equidade entre o Exército e a Marinha nos assuntos de Defesa Nacional foi restabelecida, porque Teófilo de Braga era Presidente do Governo Provisório, Xavier Barreto (oficial do Exército) tinha a pasta da Guerra e Azevedo Gomes (oficial da Armada) a da Marinha, a que acrescia o facto de se viver um período de certa visibilidade política deste Ramo, fruto do protagonismo de alguns dos seus oficiais no derrube da monarquia, o que permitia incutir um novo espírito à organização superior de defesa nacional.

Por Decreto de 27 de Maio de 1911 foi criada a Secretaria de Estado das Colónias, que integrou o Conselho Colonial⁴⁷, autonomizando-se do Ministério da Marinha⁴⁸, embora tenha sido mantida sob tutela do Ministro da Marinha e Colónias (Fig. 7). O diploma extinguiu a Junta Consultiva do Ultramar, criada pelo Decreto de 23 de Setembro de 1868 e reformulada em 1892 e 1898, substituindo-a pelo Conselho Colonial (Fig. 8).

⁴⁷ O Regimento do Conselho Colonial foi publicado por Decreto de 30 de Junho de 1911.

⁴⁸ Os assuntos da Marinha e do Ultramar estavam unificados desde a reforma efectuada em 1736 por D. João V.

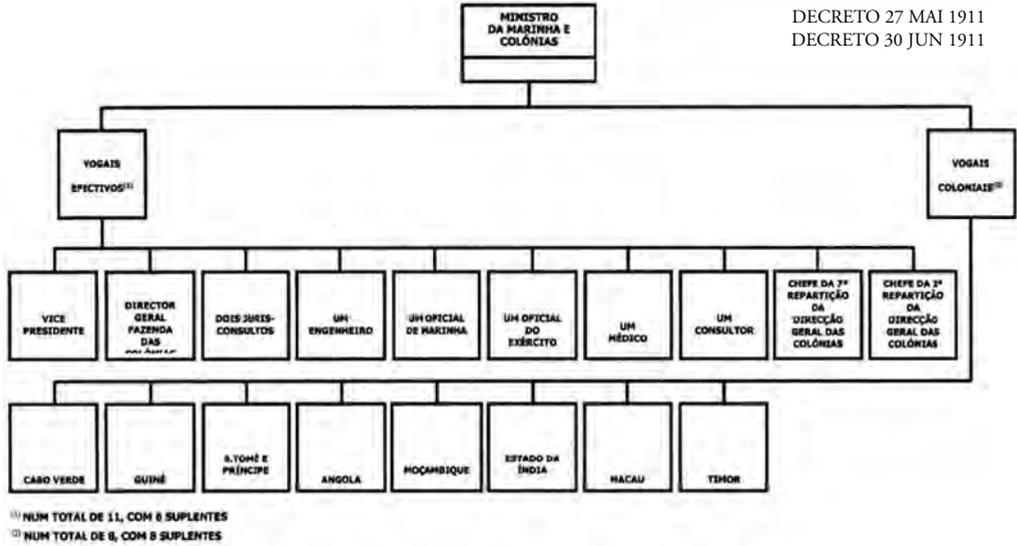


Fig. 7 – CONSELHO COLONIAL

Este órgão tinha atribuições de consulta sobre assuntos de carácter judicial e jurídico, de administração das colónias (onde se incluíam os assuntos militares e de marinha), de tribunal de contencioso e sobre assuntos aduaneiros, fiscais e pautais. Era constituído por onze vogais efectivos, dos quais cinco de nomeação, e por oito vogais eleitos, um por cada colónia.

Um Decreto da Assembleia Nacional Constituinte, de 23 de Agosto de 1911, separou o Ministério da Marinha do Ministério das Colónias. No entanto, este último conservou a organização que, por Decreto de 27 de Maio de 1911, fora dada à Secretaria das Colónias, e que compreendia as Direcções-Gerais das Colónias e de Fazenda das Colónias. À primeira estavam-lhe cometidos, entre outros assuntos, os militares (5.ª Repartição), relativas apenas ao Exército e os de marinha (6.ª Repartição), respeitantes à Armada e ao fomento, que englobava as marinhas de comércio e das pescas.

A proclamação do novo regime permitiu, igualmente, lançar diversas reformas no ordenamento constitucional português. A Constituição, aprovada em 21 de Agosto de 1911⁴⁹, associou os poderes políticos aos órgãos de soberania: Congresso da República – poder legislativo; Presidente da República e Ministros – poder executivo; Tribunais –

⁴⁹ Como refere Armando Marques Guedes, *A Segurança, a defesa nacional, as Forças Armadas e os cidadãos numa perspectiva constitucional*, p. 5, a Constituição de 1911 “é também ela o testemunho da continuidade do fascínio que tanto na cultura em geral como na política a França sobre nós tem exercido”. Inspira-se directamente nas leis constitucionais francesas de 1875 e na Constituição Portuguesa de 1822. Por isso, funda-se no liberalismo com uma marcada influência maçónica e anticlerical, e manifesta o pensamento dos deputados, membros da burguesia urbana e rural (altos funcionários do Estado, militares e civis, proprietários rurais, magistrados, advogados e médicos).

poder judicial⁵⁰. Era determinado um sistema representativo com duas Câmaras (Deputados e Senado), assumindo o Congresso da República supremacia no regime⁵¹.

No quadro da repartição das competências de defesa nacional, o texto constitucional atribuiu à Câmara dos Deputados a iniciativa sobre a organização das forças de terra e mar (art.º 23.º, al. b). Ao Congresso da República, incumbiu os poderes de: resolver sobre a organização da defesa nacional (art.º 26.º, n.º 6); autorizar o Governo a fazer a guerra e a paz (art.º 26.º, n.º 14); decidir definitivamente sobre tratados ou convenções (art.º 26.º, n.º 15); e declarar o estado de sítio (art.º 26.º, n.º 16). O Presidente da República exercia, através dos ministros (art.º 48.º), os seguintes poderes: sob proposta dos ministros, competia-lhe proceder à nomeação dos cargos militares (art.º 47.º, n.º 4); negociar tratados e ajustar convenções internacionais, submetendo-as à ratificação do Congresso (art.º 47.º, n.º 7); e prover a tudo quanto fosse respeitante à segurança interna e externa do Estado, nos termos da Constituição (art.º 47.º, n.º 9). Nos termos do art.º 49.º, os actos do Presidente da República eram sujeitos a referendo ministerial, sob pena de nulidade⁵².

A Constituição de 1911 não apresentava nenhum capítulo especial dedicado às Forças Armadas, contrariamente ao que sucedia com a antecessora. Não obstante, o essencial do seu conteúdo foi vertido nas Disposições-Gerais, que mantiveram a obrigação de todos os portugueses prestarem, pessoalmente, o serviço militar para sustentar a independência e integridade da Pátria e da Constituição, e para defendê-la dos seus inimigos internos e externos (art.º 68.º). A Constituição referia que a força pública era essencialmente obediente, não podendo formular petições ou representações colectivas, nem reunir senão por autorização ou ordem da autoridade competente. Também estabeleceu que os corpos armados não podiam deliberar (art.º 69.º). Como é afirmado na *História do Exército Português*⁵³, não deixa de ser curioso «o cuidado com que a República estabelece normas para a “força pública”, praticamente iguais às que vigoravam no regime anterior, que não correspondiam às atitudes tomadas menos de um ano antes e das quais beneficiou para derrubar a Monarquia!» Por fim, salienta-se que na Constituição de 1911, como na que a antecedeu, a repartição das competências de

⁵⁰ Esta configuração de poderes dificultou o equilíbrio do Estado e impediu a coordenação das acções dos poderes legislativo e executivo, o que deu azo a enormes confusões, em resultado daqueles poderes imporem limitações recíprocas que originaram fortes reacções políticas e convulsões sociais. Em 1917, durante o curto consulado de Sidónio Pais, foi introduzido o princípio de sufrágio directo para a eleição do Chefe de Estado, tendo em vista colocar em pé de igualdade, quanto à origem comum, os poderes executivo e legislativo.

⁵¹ A supremacia do Congresso relativamente ao Governo foi uma das causas da instabilidade política do regime republicano, que até 1926 esteve na origem de quarenta e cinco governos e oito chefes de Estado.

⁵² Como notou Armando Marques Guedes, *op. cit.*, p. 25, esta imposição significava que a competência conferida ao Presidente era, na realidade, do Governo. Acrescenta que a manutenção da competência própria do Presidente resultava da tradição que vinha da monarquia constitucional e dos modelos estrangeiros que inspiraram a Constituição. Por isso, a chefia do Estado estava esgotada de conteúdo, em proveito de um parlamentarismo muito próximo do governo de assembleia, como então acontecia em França.

⁵³ *História do Exército Português*, vol. IV, pp. 295-296.

defesa nacional entre os órgãos de soberania não apresentava diferenças significativas. Ambas obedeciam ao princípio que atribuiu ao poder legislativo a organização militar e ao poder executivo o emprego das Forças Armadas, sendo que este deveria justificar a sua utilização ao poder legislativo.

5. SUPREMACIA DO EXÉRCITO

Em Março de 1912, no n.º 3 da *Revista Militar*, a direcção, prevendo que o Parlamento revisse o Decreto de 25 de Maio de 1911, conhecido como Lei da Organização-Geral do Exército, lançou um debate destinado a «produzir uma reforma perdurável e inteiramente conforme com as conveniências militares, financeiras e sociais do Estado». É curioso notar que a *Revista Militar* assumiu, relativamente ao Exército, uma função equivalente à que a Liga Naval Portuguesa desempenhou, desde 1906, em relação à Marinha, como plataforma de lançamento do movimento intelectual de valorização do poder naval. Neste contexto, o primeiro contributo para o debate foi apresentado no n.º 5 daquela publicação⁵⁴, com uma apreciação à Lei do Recrutamento, cuja influência na organização do Exército era considerada grande. O autor, não identificado, desse contributo, referiu que o valor nulo do nosso Exército para a defesa nacional se devia à imensa falta de material, armamento, equipamento e munições. Por isso, grande parte das verbas despendidas na instrução militar eram absolutamente improdutivas, porque geravam grandes efectivos convocáveis, mas que não seriam mobilizáveis em caso de conflito.

Em Janeiro de 1913 o general Moraes Sarmiento⁵⁵ alertou para os perigos de um grande conflito internacional encontrar o país indefeso. Considerou aquele oficial que a aliança com a Inglaterra criava grande dependência porque “ [...] *não só temos fundado no poder militar da nossa aliada a esperança de auxílio militar, que permita resistir a quaisquer tentativas de absorção da nacionalidade, mas com a sua ajuda financeira igualmente temos contado para fazer face às dificuldades de ordem económica em que o estado de guerra nos possa lançar*”.

Salientam-se, ainda, no quadro do debate lançado pela *Revista Militar*, as considerações produzidas pelo major Ortigão Peres⁵⁶, que afirmou ser necessário, para preencher todas as lacunas de defesa, dinheiro, muitíssimo dinheiro, que infelizmente o Estado não dispunha, nem de momento o país lho poderia fornecer. Este oficial fez um importante apelo à utilidade do planeamento, que importa realçar. Afirmou que não era indispensável que o Estado dispusesse de todo o dinheiro num só momento, porque as questões de reequipamento não se resolvem de atacado, nem mesmo nos países mais ricos. O problema deveria ser encarado com serenidade, bom senso e perspectiva de longo prazo, porque as despesas que a sua solução exigia não tinham todas a mesma urgência e só, em parte, eram de realização imediata. Muitas delas podiam ser efectuadas progressiva

⁵⁴ A pp. 348-356.

⁵⁵ Moraes Sarmiento, «Pela organização de defesa nacional», *Revista Militar*, n.º 1, pp. 5-24.

⁵⁶ Ortigão Peres, «Algumas condições sobre defesa nacional», *Revista Militar*, n.º 5, pp. 321-329.

e paralelamente ao desenvolvimento económico, não pesando excessivamente no erário público. As despesas urgentes eram apenas as necessárias para as principais capacidades combatentes. Os restantes meios poderiam ser adquiridos sem sacrifícios desmedidos, de acordo com um plano convenientemente estabelecido e executado.

Na reorganização do Exército, de 17 de Julho de 1913⁵⁷, foi reiterado o texto do Decreto de 25 de Maio de 1911, no que se refere ao Conselho Superior de Defesa Nacional, mantido directamente ligado à estrutura orgânica do Exército, que tinha como objectivos⁵⁸:

- Fazer intervir na preparação geral da guerra as entidades que tinham mais directa responsabilidade nas operações militares;
- Preparar, para o desempenho da missão que lhes competia na guerra, os indivíduos que em campanha exerciam funções importantes, estabelecendo, entre eles, unidade de doutrina;
- Prevenir faltas de coordenação ou de sequência lógica nos trabalhos da preparação da guerra, assegurando a cooperação da Armada e do Exército em tudo quanto superiormente interessasse à defesa nacional;
- Assegurar a presença, junto do Ministro da Guerra durante as operações, de pessoas que possuíssem a experiência e a competência necessárias para garantir o bom funcionamento da logística e das operações.

A inserção do Conselho Superior de Defesa Nacional na estrutura orgânica do Exército não podia merecer o acordo da Armada, porque traduzia uma efectiva supremacia daquele Ramo na conceptualização doutrinária e na condução dos assuntos de defesa nacional, tanto na metrópole como nas colónias. Tal situação foi habilmente explorada pelos decisores políticos, com o objectivo de criar dissensões entre o Exército e a Marinha, reduzindo a capacidade de intervenção dos Ramos na vida política nacional. Evidentemente que, para se ter criado novamente esta situação, muito contribuiu o facto de o Ministro da Guerra ser o experiente Xavier Barreto, no desempenho do seu segundo mandato, e a pasta da Marinha estar agora a cargo do primeiro-tenente Freitas Ribeiro!

A nível conceptual, realça-se o texto do Decreto de 6 de Junho de 1914, que promulgou o Regulamento-Geral do Serviço do Exército. No art.º 1.º estabeleceu que «o organismo defensivo da Nação é constituído por três agrupamentos: a) a Armada; b) o Exército metropolitano; c) o Exército colonial. A missão comum de todos estes agrupamentos é velar pela honra, independência e integridade da Pátria, em toda e qualquer eventualidade, defendendo-a contra as agressões de inimigos externos e internos». Como é notado na *História do Exército Português*⁵⁹, esta constituição traduz um conceito de política militar diferente do instituído na Lei do Recrutamento para o Exército, de 2 de Março de 1911, na medida em que considera que a defesa tem uma componente

⁵⁷ Ver O.E. n.º 11, 1.ª S, 1913, pp. 567-799. O diploma extingue o cargo de Major-General do Exército e atribui algumas das suas funções ao Chefe do Estado-Maior do Exército.

⁵⁸ *Ibidem* pp. 577-578.

⁵⁹ Vol. IV, p. 81.

externa e outra interna. Residia aqui a diferença relativamente a 1911, ano em que fora criada a GNR para assumir as responsabilidades internas. Porém, três anos volvidos, o Exército reivindicou novamente competências nesse espaço, com o objectivo de estender a sua supremacia à GNR, de forma a liderar todas as questões de defesa nacional do país. Importa salientar que, em virtude da GNR não dispor de um quadro de oficiais próprio, ao contrário do que sucedia na Armada, a supremacia do Exército não suscitou qualquer movimento de despeito! Com efeito, foram os oficiais do Exército que, logo de início, preencheram a hierarquia superior da GNR, estabelecendo uma verdadeira e duradoura tutela sobre este corpo especial de tropas, com funções de polícia.

A eclosão da I Guerra Mundial, a 28 de Julho de 1914, conferiu grande importância à necessidade de intervenção de Portugal⁶⁰ na defesa das suas colónias, com o objectivo de recuperar o seu prestígio internacional e, em simultâneo, consolidar e legitimar o regime republicano, tese apoiada, sobretudo, pelos Partidos Democrático e Evolucionista. Os monárquicos, embora admitissem a necessidade de intervenção em África, não apoiavam uma participação na beligerância europeia. A tese abstencionista foi preconizada pela União Republicana, que preferiu uma posição expectante.

Como tem acontecido repetidamente em Portugal, as Forças Armadas não estavam preparadas quando surgiu o conflito, facto que se agravou substancialmente devido à falta de recursos e à debilidade do regime republicano⁶¹. Embora inicialmente neutral, o país travou guerra em duas frentes distintas no teatro africano. Em Agosto de 1914 deram-se os primeiros incidentes militares com forças alemãs em Mazina, no Norte de Moçambique, e a 11 de Setembro partiu de Lisboa a primeira expedição militar para as colónias. Em Outubro desse ano ocorreram os combates de Naulila e Cuangar, seguidos de uma incursão alemã no interior de Angola, acompanhada de uma tentativa de sublevação das populações indígenas contra a soberania portuguesa. A intervenção militar nacional em África foi consensual e destinou-se a garantir a integridade e a soberania nas colónias. Porém, como notou Severiano Teixeira, não era decisiva do ponto de vista diplomático e militar da I Guerra Mundial. «O essencial da guerra jogava-se na Europa. E, por isso mesmo, a grande questão para Portugal, a mais controversa, mas também a mais importante, foi a da intervenção na guerra europeia»⁶². As carências de armamento,

⁶⁰ Segundo Nuno Severiano Teixeira, “Portugal na ‘Grande Guerra’ 1914-1918. As razões da entrada e os problemas de conduta”, *Portugal e a Guerra. História das intervenções militares portuguesas nos grandes conflitos mundiais (séc. XIX-XX)*, pp. 56-62.

⁶¹ Em Janeiro de 1915 ocorreu o Movimento das Espadas, chefiado pelo general Pimenta de Castro e apoiado pelos evolucionistas, por uma parte do Exército, pelos monárquicos e pela Igreja. A 1 de Maio de 1915 foram licenciadas todas as forças destinadas à Divisão Auxiliar e em 14 de Maio de 1915 houve nova revolução. Pimenta de Castro foi derrubado e o Partido Democrático retomou o poder, com Teófilo de Braga na chefia do Governo. A falta de apoio britânico à intervenção portuguesa levou o Governo a reservar as Forças Armadas para a defesa do território nacional, face a uma eventual agressão da Espanha, que se declarara neutra. A 13 de Dezembro de 1916 Machado Santos liderou um movimento revolucionário pouco expressivo. Em 5 de Dezembro de 1917 uma revolução instaurou a República Nova, de que Sidónio Pais foi a figura de topo durante cerca de um ano, até ser assassinado em Dezembro de 1918.

⁶² *Ibidem* pp. 63-64.

instrução e sustentação eram perfeitamente conhecidas da Grã-Bretanha que, por isso, logo em Agosto de 1914 manifestou as suas reservas quanto à intervenção portuguesa no conflito.

Pressionado pelas dificuldades do Governo e pelos protestos dos militares, o Presidente da República, Manuel de Arriaga, a 1 de Janeiro de 1915, nomeou o general Pimenta de Castro⁶³ para chefe do Governo. Vivia-se um período de grande confronto partidário. Por isso, o general governou à margem dos partidos, adiando as eleições e encerrando o Congresso da República, o que suscitou a oposição dos republicanos e a organização dos monárquicos, que desencadearam confrontos no Norte do país. A 14 de Maio de 1915, a Marinha, parte do Exército e grande número de civis enquadrados pela Maçonaria e pela Formiga Branca revoltaram-se contra Pimenta de Castro, que seria preso dois dias depois. Demitidos os ministros, o Governo foi substituído por uma Junta Constitucional que governou até às eleições.

Na Primavera de 1915 os efeitos dos ataques submarinos alemães à navegação mercante britânica superaram a capacidade de construção naval do Reino Unido, o que configurou uma situação de bloqueio. Perante este dramático problema, a 17 de Fevereiro de 1916 o Governo Britânico solicitou ao Governo Português a requisição dos 76 navios alemães recolhidos nos portos nacionais⁶⁴. O Governo Português aceitou o pedido, que foi feito em nome da aliança entre os dois países. A reacção alemã foi formalmente assumida a 9 de Março de 1916, com a declaração de guerra a Portugal. Foi então levantado o Corpo Expedicionário Português (CEP), que contava com um efectivo de cerca de 53.000 homens comandados pelo general Tamagnini de Abreu e Silva. Integrou duas divisões lideradas pelos generais Gomes da Costa e Simas Machado. Em 15 de Julho de 1916 a Grã-Bretanha convidou formalmente Portugal a tomar parte nas operações militares na Europa. Em Janeiro de 1917 o CEP iniciou o seu deslocamento para França, tarefa que só foi concluída em Setembro desse ano. Em Novembro, e depois da adaptação ao teatro de operações, foram-lhe atribuídas responsabilidades na defesa de um sector do 1.º Exército Britânico.

A 8 de Dezembro de 1917 Sidónio Pais liderou um golpe de estado que afastou o Governo, demitiu o Presidente da República e dissolveu o Congresso da República. Era seu propósito pôr fim à demagogia e à desordem. Para além disso, não apoiava a participação do país na I Guerra Mundial. Tentou ainda alterar a Constituição, para impor o presidencialismo, tendo governado de forma populista. Por isso, até os seus apoiantes iniciais se insurgiram contra a ditadura instaurada.

⁶³ Não intervencionista. A 1 de Maio de 1915 mandou licenciar as forças destinadas à Divisão Auxiliar que o general Pereira d'Eça, Ministro da Guerra, começara a organizar. Em Agosto Bernardino Machado foi eleito Presidente da República e Afonso Costa formou um governo democrático em Novembro. Este, como era defensor da tese intervencionista, reiniciou a preparação da Divisão Auxiliar, que passou a chamar-se Divisão de Instrução.

⁶⁴ O Almirantado britânico vinha pressionando o seu governo para tomar esta atitude desde meados de 1915. Porém, o receio que tal pedido reforçasse, como veio a acontecer, a apetência beligerante de Lisboa, fizera protelar a decisão política. Só no final de 1915, quando a situação da marinha mercante britânica se tornou crítica, Londres decidiu solicitar a apreensão dos navios alemães que se encontravam em portos nacionais.

No período sidonista as forças portuguesas empenhadas no teatro de guerra europeu foram deixadas em grande abandono. Sobre este aspecto, e embora as particularidades da participação de Portugal no conflito saiam fora do âmbito do presente trabalho, pelo que não serão tratadas, interessa registar as palavras do general Gomes da Costa que, de forma breve, sintetizou todos os problemas sentidos “[...] *Que a memória dos trabalhos passados pelo CEP nesta guerra constitua orgulho para a Nacionalidade, e a memória dos Bravos que ficaram sepultados em Terra estranha ao menos sirva para que a Nação se compenetre da necessidade de manter o Exército preparado, convencendo-se que os Exércitos não se improvisam e exigem que durante a Paz se preparem e envolvam nessa atmosfera pura e forte, longe da deletéria política partidária [...]*”. Enfim, os problemas do costume, com a flagrante repetição de alguns dos erros logísticos cometidos na campanha do Rossilhão (1793-1795)!

Entre a implantação da República e o final da I Guerra Mundial, para além dos aspectos anteriormente aludidos, não ocorreram outras reformas de vulto na organização superior de defesa nacional. Conforme refere António Araújo⁶⁵, “*a entrada de Portugal na guerra levou à revisão da Constituição, através da Lei n.º 635, de 28 de Setembro de 1916. Alteram-se diversos aspectos relacionados com a defesa, restabelecendo-se as condecorações por feitos militares e a pena de morte em teatro de guerra*”, *mas mantém-se intacto o esquema de distribuição de poderes nessa matéria*”. Tratou-se de ajustamentos pragmáticos, por força da participação na guerra nos teatros europeu e africano, que obrigou a estimular o desempenho, quiçá o sacrifício supremo, com as recompensas tradicionais da instituição militar. Embora a participação no conflito não tenha suscitado reformas de vulto na organização superior de defesa nacional, verificou-se um facto importante. Como notou David Martelo⁶⁷, “*a entrada de Portugal na guerra vai, de facto, comprometer em grande parte a constituição do exército miliciano para que apontara a reorganização de 1911. Consagrou-se, assim, um sistema misto – também designado por semipermanente – o qual, conjugando um quadro permanente de oficiais e sargentos com um significativo volume de quadros milicianos, chegaria aos nossos dias*”.

No período em análise o país esteve sujeito a complexas ameaças: primeiro, entre 1911 e 1914, quando os aliados britânicos negociaram com a Alemanha a partilha das colónias portuguesas, com a finalidade de desencorajar o prosseguimento do seu programa de reequipamento naval⁶⁸. Posteriormente, durante a I Guerra Mundial, verifi-

⁶⁵ António Araújo, “Competências Constitucionais relativas à Defesa Nacional: as suas implicações no sistema de governo”, in *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, p. 153.

⁶⁶ A Constituição de 1911 havia substituído as condecorações por diplomas (art.º 3.º parág. 3.º) e eliminado a pena de morte em qualquer circunstância (art.º 3.º, parág. 22.º).

⁶⁷ David Martelo, *A espada de dois gumes, as Forças Armadas do Estado Novo (1926-1974)*, p. 19.

⁶⁸ Seria aprovado por Lei de 14 de Novembro de 1912, embora os ingleses, no desespero das negociações, tivessem oferecido aos alemães: Timor; S. Tomé e Príncipe; Madeira; Açores; Cabo Verde; o delta do Zambeze e a parte oriental do lago Niassa. Obviamente, tudo colónias portuguesas! Posteriormente, em 1913, os ingleses e os alemães ultimaram um acordo sobre o ultramar português, que renovou o de 1898, onde a neutralidade alemã na guerra dos *Boers* foi comprada à custa da partilha das colónias africanas portuguesas. Mantinha a partilha dos territórios ultramarinos, caso Portugal renunciasse à soberania ou tivesse dificuldades no pagamento dos encargos da dívida pública. Estas

caram-se os ataques militares alemães em Angola e Moçambique. A defesa do império, a que os políticos portugueses da República atribuíram imensa importância, obrigou a combater os alemães em África⁶⁹ e na Europa, com enormes dificuldades decorrentes da crise financeira e das convulsões políticas internas na metrópole. Contudo, esta era a única forma do país ter assento na conferência dos vencedores que se realizou em Paris, sendo igualmente signatário do Tratado de Versalhes, como forma de garantir a integridade territorial do património ultramarino e sancionar a posse do Triângulo de Quionga. Todavia, a amarga experiência do comportamento dos “féis aliados” britânicos no período que antecedeu a I Guerra Mundial, o esforço da defesa militar durante o conflito, que deixou o país numa difícil situação económica e social, e as crises governativas, ajudam a explicar o facto da revisão constitucional operada pela Lei n.º 891, de 22 de Setembro de 1919, ter atribuído ao Presidente da República competência para (...) definir a política externa da República, sem prejuízo das atribuições do poder legislativo (art.º 6.º) e para ajustar quaisquer convenções internacionais e negociar tratados de paz e de aliança (...) submetendo-os, depois de concluídos, à aprovação do poder legislativo (art.º 1.º, n.º 7).

Como notou Alice Samara⁷⁰, a participação na guerra, ao deixar o país empobrecido, endividado e sem recursos, comprometeu a estabilidade política, económica e financeira, impedindo o lançamento das bases para o desenvolvimento, o financiamento de infra-estruturas e a obtenção de crédito no período de paz que se seguiu. Com efeito, em vez de criar uma união em torno da I República, fez nascer uma frente social que se iria opor ao regime. Na base de contestação encontravam-se monárquicos, católicos, o movimento operário, sectores das classes médias urbanas, as forças vivas agrárias, industriais e comerciais, bem como o Exército, pois todos eles viram a sua situação piorar. Neste aspecto, o golpe sidonista pode ser entendido como um prenúncio autoritário com vista ao derrube do regime, como se veio a confirmar em 28 de Maio de 1926.

6. CONCLUSÕES

Na sequência do ultimato inglês, de 11 de Janeiro de 1890, foram promulgados diversos diplomas com origem na Presidência do Conselho de Ministros, destinados a organizar e edificar, numa perspectiva conjunta, as capacidades do Exército e da Marinha. Porém, a grave crise económica e financeira internacional, que afectou imenso Portugal, impediu o desenvolvimento das sábias reformas previstas, sobretudo ao nível do

inqualificáveis atitudes da “Pérfida Albion”, assumidas no final do século XIX e início do século XX, resultaram da péssima situação financeira do nosso país, que contraiu grandes empréstimos externos junto da Inglaterra, hipotecando os territórios africanos.

⁶⁹ A partir de 1914 foram promulgados diversos decretos com a finalidade de aumentar o efectivo dos destacamentos em Angola e Moçambique. Neste contexto, entre outros aspectos, foi limitada a emigração das praças das tropas activas e da reserva do Exército, tendo sido estabelecidas as percentagens de acréscimo de tempo de serviço para efeitos de reforma, pelos serviços prestados em campanha na Europa e no Ultramar.

⁷⁰ *Op. cit.*, pp. 105-106.

reequipamento. Tudo ficou por algumas alterações administrativas, sem quaisquer consequências positivas nas capacidades operacionais das Forças Armadas.

Foi apenas no segundo semestre de 1899 que surgiram novos diplomas relevantes no quadro da organização superior de defesa nacional, todos ligados à reorganização do Exército promovida pelo general Sebastião Telles e baseada na doutrina da «defesa concentrada». De relevante, salienta-se a regulamentação da Comissão Superior da Guerra, órgão presidido pelo Ministro da Guerra, que tinha como função articular os níveis político e militar, e dar parecer sobre os assuntos que diziam respeito à defesa e às instituições militares do país. Ao órgão equivalente da Marinha, o Conselho Superior da Marinha, foi reservado um papel coadjuvante e subalterno. À Comissão Superior de Guerra encontravam-se ligadas diversas Comissões Técnicas nas áreas das Fortificações, das Comunicações e dos Caminhos-de-Ferro, que estudavam os assuntos da sua especialidade.

A legislação fundamental relativa à organização militar do ultramar surgiu em finais de 1901. Nela foram regulamentados o serviço militar nas colónias e a constituição das companhias indígenas e mistas. O dispositivo das colónias onde era mais premente o exercício da soberania (Angola, Moçambique e Estado da Índia), foi fixado em 1902.

A legislação publicada em 1899 e 1901 não melhorou a eficiência e a eficácia da organização superior de defesa nacional. Na realidade, seguindo o espírito da época, destinou-se, sobretudo, a satisfazer os anseios de promoção dos oficiais.

A designação, o número e as dependências das Comissões Técnicas da Comissão Superior de Guerra sofreram algumas evoluções a partir de 1899, até que em 1904 se estabilizou numa Secção de Defesa e numa Secção de Comunicações, ficando a Comissão Superior de Guerra com ligação à Comissão de Fortificações do Reino. A Secção de Defesa estava incumbida dos planos de operações, da preparação para a guerra e da validação das propostas da Comissão de Fortificações do Reino, enquanto a Secção de Comunicações era responsável pelos assuntos relativos aos Caminhos-de-Ferro, aos Telégrafos e às vias de Comunicação.

Esta reforma, além de não ter desenvolvido a visão conjunta de defesa nacional, revelou ainda uma notória falta de espírito de sequência e método, bem como uma completa ausência de unidade de visão e plano no processo decisório. Para além disso, facilitou a prevalência do critério pessoal do Ministro da Guerra nas decisões de defesa nacional e, conseqüentemente, da ingerência dos partidos políticos no funcionamento das Forças Armadas. Na Marinha, surgiu um movimento intelectual de despeito, que preconizou o fortalecimento do poder naval, rejeitando a cultura de poder do Exército.

Em 24 de Dezembro de 1906 foi criado o Supremo Conselho de Defesa Nacional, que substituiu a Comissão Superior de Guerra. Presidido pelo Rei, o novo órgão tinha como missão realizar estudos e preparar as deliberações relativas à defesa nacional. Contava com uma secção do Exército e outra da Armada. Para análise dos assuntos sobre os quais tinha de deliberar, foi constituída uma Comissão Superior de Estudos de Defesa Nacional, formada pelos Conselhos-Generais do Exército e da Armada. Cada um destes Conselhos-Generais dispunha da respectiva comissão de estudos, composta por duas secções especializadas. A criação do Supremo Conselho de Defesa Nacional teve logo à

nascença uma limitação séria, decorrente do facto do seu pessoal se encontrar em regime de acumulação de funções. Em resultado da secção do Exército ser composta por 9 generais e a secção da Armada contar apenas com 5 almirantes, agravou-se a supremacia das visões terrestres nos assuntos de defesa nacional, facto que contribuiu para o agravamento o movimento de despeito que se fazia sentir na Marinha. Para além disso, os ministros sentiram que o método de funcionamento do Supremo Conselho de Defesa Nacional retirava o cunho pessoal às suas decisões e acções de planeamento de defesa nacional, pelo que não definiram os planos de trabalho. Consideravam que o Supremo Conselho de Defesa Nacional era um parlamento dos militares, onde os ministros cumpriam o que as Forças Armadas decidiam, razão pela qual aquele órgão dispunha de um poder superior ao legislativo e ao executivo. Acresce que, das iniciativas empreendidas pelo Supremo Conselho de Defesa Nacional, resultaram propostas de reforma com objectivos demasiado ambiciosos e inexecutáveis por falta de recursos. Entre os críticos deste órgão destaca-se o almirante Ferreira do Amaral que, em alternativa, preconizou a criação de um conselho noutros moldes, destinado à discussão parlamentar das medidas governamentais de defesa nacional.

As reformas da República na organização superior de defesa nacional começaram a ocorrer a partir de 2 de Março de 1911, com a Lei de Recrutamento do Exército, que instituiu o serviço militar pessoal e obrigatório com menor duração do que o praticado no anterior regime, e estabeleceu o sistema de organização das reservas. Foi também abolida a fórmula de remissão pecuniária formal. Todavia, a prática de subornos foi adoptada como subterfúgio para ficar não apto. As Forças Armadas foram estruturadas em três agrupamentos: a Armada, o Exército metropolitano e o Exército colonial, no qual o serviço era voluntário.

Em 3 de Maio de 1911 foi criada a GNR, como corpo especial de tropas, destinado a velar pela segurança pública em todo o país. Em tempo de paz estava directamente subordinada ao Ministro do Interior para assuntos de administração, polícia e penas disciplinares, mas em tempo de guerra era colocada na tutela do Ministro da Guerra, para efeitos de mobilização. A constituição desta força militar com funções policiais aliviou o Exército das tarefas de protecção das regiões rurais do país, que o desviavam da sua missão de defesa nacional.

Embora a Lei de Recrutamento para o Exército e a constituição da GNR sejam duas importantes reorganizações da estrutura superior de defesa nacional do início da República, a mais relevante foi a Lei de Organização-Geral do Exército, promulgada em 25 de Maio de 1911. A sua extraordinária importância decorre do facto de marcar a transição do conceito de exército permanente para o de nação armada de um exército do tipo miliciano, com tropas activas, de reserva e territoriais. Para além disso, aquela Lei criou o Conselho Superior de Defesa Nacional. Este órgão integrava os Conselhos Superiores do Exército e da Armada, que podiam pronunciar-se, em conjunto ou separadamente, conforme a natureza e gravidade dos assuntos em apreciação. Tinha como funções intervir, ao mais alto nível, nos assuntos relativos à preparação da guerra e à defesa geral do Estado. Para esse efeito, emitia pareceres sobre assuntos da iniciativa do Governo e sobre

os trabalhos dos Estados-Maiores do Exército e da Armada, bem como da Direcção Militar Colonial, que tinham de ser submetidos ao Parlamento. Também deliberava sobre planos de operações e de defesa. Esta nova organização repôs o equilíbrio entre o Exército e a Armada na conceptualização doutrinária e na condução dos assuntos de defesa nacional. Para além disso, era muito mais simples e hierarquizada que a instituída em 1906 e, como os aspectos técnicos eram tratados pelos Estados-Maiores dos Ramos, os ministros podiam, doravante, ser civis. Acresce referir que passou a verificar-se uma maior coordenação de alto nível entre a Armada e o Exército.

Relativamente à organização de defesa nacional nas colónias, também ocorreram mudanças relevantes. Em 27 de Maio de 1911 foi criada a Secretaria de Estado das Colónias, autónoma do Ministério da Marinha, embora dependente do respectivo ministro. Esta Secretaria de Estado era composta pela Direcção-Geral das Colónias e pela Direcção-Geral da Fazenda das Colónias, integrando uma repartição militar e outra de marinha. Dela fazia parte o Conselho Colonial. Em 24 de Agosto de 1911 foram separados os Ministérios da Marinha e das Colónias, sendo que o segundo assumiu as competências e a estrutura da Secretaria de Estado das Colónias.

A República também realizou reformas no ordenamento constitucional português relativo à defesa nacional, que abrangeram a repartição de competências entre órgãos de soberania, porém sem diferenças significativas relativamente ao tempo da monarquia. A mais relevante teve um paradoxal sentido negativo porque, tendo a República sido afirmada com grande empenho dos militares, a Constituição de 1911 não apresentou nenhum capítulo especial dedicado às Forças Armadas, como acontecia na anterior Constituição.

Em Março de 1912 a *Revista Militar* lançou um debate sobre a legislação publicada no ano anterior, que motivou a elaboração de diversos artigos em vários números daquele periódico. Os mais relevantes versaram matérias relativas às insuficiências materiais, à persistente dependência financeira e militar da Inglaterra e à necessidade de planeamento dos reequipamentos. Este debate foi determinante na ascensão política do Exército a partir de 1913, porque permitiu desenvolver a estrutura conceptual para retomar, pela via legal, a supremacia sobre a Marinha e estabelecer a tutela relativamente à GNR.

Em 17 de Julho de 1913 foi determinada uma nova reorganização do Exército, que manteve o Conselho Superior de Defesa Nacional ligado à estrutura orgânica daquele Ramo, o que lhe conferiu, de novo, uma efectiva supremacia relativamente à Armada na conceptualização doutrinária e na condução dos assuntos de defesa nacional, tanto na metrópole como nas colónias. Rompeu-se, assim, o equilíbrio que havia sido alcançado pelo decreto de 25 de Maio de 1911, renascendo as estereis disputas do tempo da monarquia, que desprestigiaram as Forças Armadas e os militares, embora tenham sido particularmente úteis ao poder político porque, ao dividirem o Exército e a Marinha, enfraqueceram a capacidade de intervenção das Forças Armadas na vida política nacional. Tais rivalidades agravaram-se, na medida em que, a 6 de Junho de 1914, o Regulamento-Geral do Serviço do Exército deu corpo legal a um novo conceito de política militar, distinto do instituído na Lei do Recrutamento para o Exército de 1911. Com

efeito, alargou as responsabilidades de defesa deste ramo aos inimigos internos, facto que colidiu com a missão da GNR criada naquele ano. Tratava-se, agora, de impor a tutela do Exército à GNR, de forma a liderar todas as questões de defesa no país.

Em 28 de Julho de 1914 eclodiu a Grande Guerra e, logo a partir de Agosto, as tropas portuguesas começaram a ter os primeiros incidentes militares em África com as forças alemãs. Foram organizadas expedições militares que procuraram repor a soberania nacional em Angola e Moçambique, onde se verificavam incursões alemãs, que tinham como objectivo sublevar as populações indígenas. As expedições militares portuguesas foram feitas com grandes sacrifícios públicos e privados, devido às carências de armamento, instrução e sustentação das forças nacionais.

A necessidade de defender a integridade e soberania das colónias, recuperar o prestígio internacional do país, e consolidar e legitimar o regime republicano, foram os principais factores que levaram Portugal a envolver-se no conflito mundial. Apesar das reservas manifestadas pela Grã-Bretanha relativamente à intervenção portuguesa, devido à óbvia debilidade das nossas forças militares e às persistentes convulsões políticas internas, ainda assim foi possível combater em Angola e Moçambique, ao mesmo tempo que se pressionou o aliado de longa data. Em 17 de Fevereiro de 1916, perante a insuficiência de navios mercantes para se reabastecer, a Grã-Bretanha solicitou a requisição dos navios alemães surtos nos portos nacionais. Como resultado da decisão do governo português em apresar os navios germânicos, a Alemanha reagiu de imediato, declarando guerra a Portugal a 9 de Maio de 1916. Começou, então, a levantar-se o Corpo Expedicionário Português (CEP), que em Janeiro de 1917 iniciou o seu deslocamento para França, mas só assumiu responsabilidades operacionais em Novembro desse ano. Com o país envolvido em complexas crises governativas, o CEP foi deixado ao abandono, repetindo-se os erros logísticos da campanha do Rossilhão.

A entrada de Portugal na Grande Guerra não trouxe reformas de vulto na organização superior de defesa nacional. As que ocorreram limitaram-se a ajustamentos pragmáticos, destinados a estimular o desempenho, com o restabelecimento das condecorações por feitos militares. Foi igualmente instaurada a pena de morte no campo de batalha. A necessidade de empenhamento no conflito veio mostrar que o conceito de exército miliciano, preconizado na reorganização de 1911, teria de dar lugar a um exército semi-permanente, assente em oficiais e sargentos do quadro permanente e complementados por milicianos. A participação na Grande Guerra, ao deixar o país empobrecido, endividado, sem recursos e envolvido numa grave crise política, económica e financeira, fez nascer um movimento social amplo, com especial contributo dos sectores da sociedade que viram a sua situação piorar, no qual se encontravam os militares que, em 1926, iriam derrubar a I República.

Bibliografia

DOCUMENTOS OFICIAIS OU OFICIOSOS

- Ordem do Exército n.º 21, 1.ª série, de 15 de Dezembro de 1900.
- Decreto a aprovar a organização militar do ultramar, de 14 de Novembro de 1901.
- Decreto a estabelecer o dispositivo das forças militares em Angola, Moçambique e Estado da Índia, de 19 de Junho de 1902.
- Decreto para elaboração dos planos de operações para a defesa do país, de 24 de Dezembro de 1904.
- D.G. n.º 292, de 26 de Dezembro de 1906.
- Ordem do Exército n.º 2, 1.ª S, 1907.
- Decreto a reorganizar o Exército, de 25 de Maio de 1911.
- DG n.º 122, de 26 de Maio de 1911.
- Decreto a promulgar o Regimento do Concelho Colonial, de 30 de Junho de 1911.
- Decreto a reorganizar o Exército, de 17 de Julho de 1913. (Ordem do Exército nº 11, 1ª S. 1913).
- Decreto n.º 1722, de 8 de Julho de 1915, a estabelecer a composição do Conselho Superior da Armada.

OBRAS ESPECÍFICAS

- AMARAL, Francisco Joaquim Ferreira do, *A defesa nacional*, vol. I, Lisboa, Tipografia “A Editora”, 1907.
- ARAÚJO, António, “Competências Constitucionais relativas à Defesa Nacional: as suas implicações no sistema de governo”, in Morais, Carlos Blanco de; Araújo, António; Leitão, Alexandre, *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa, Edições Cosmos e Instituto de Defesa Nacional, 2000.
- BARRETO, Mascarenhas, *História da Polícia em Portugal*, Braga, Braga Editora, 1979.
- CABRAL, Miranda, *Conferências sobre Estratégia*, 5.ª Ed., II Vol., Lisboa, 1932.
- CARDOSO, Pedro, “As informações em Portugal”, *Nação e Defesa*, n.º 76/80, 1980.
- FERREIRA, José Medeiros, «Relação entre as forças armadas e o poder político – um balanço da situação no século XX», Teixeira, Nuno Severiano (Coord.) *Portugal e a Guerra, História das intervenções militares portuguesas nos grandes conflitos mundiais*, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
- FERREIRA, José Medeiros, “Forças Armadas e o Regime Autoritário” *Nação e Defesa*, 2ª Série, n.º 94, Versão 2000.
- GUEDES, Armando Marques, “A segurança, a defesa nacional, as Forças Armadas e os cidadãos numa perspectiva constitucional”, *Nação e Defesa*, (separata) n.º 19 JUL-SET, 1981.
- *História do Exército Português*, vol. IV, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1995.

- MARTELO, David, *A espada de dois gumes, as Forças Armadas do Estado Novo (1926-1974)*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1999.
- MONTEIRO, Henriques Pires, “Evolução orgânica do Exército português”, *Revista Militar*, Vol. 81º, 1929.
- OLIVEIRA, João D’, «A propósito da criação do Supremo Conselho de Defesa Nacional», *Revista de Engenharia Militar*, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1907.
- OLIVEIRA, Júlio F. Ribeiro de, *As grandes reorganizações das Forças Armadas portuguesas: Razões da sua implementação; possíveis critérios utilizados; estruturas adoptadas*, Lisboa, IAEM-TILD, 1983/84.
- PERES, Ortigão, “Algumas condições sobre defesa nacional”, *Revista Militar*, n.º 5, Maio de 1913.
- *Revista Militar*, n.º 3, 15 de Fevereiro de 1890.
- RIBEIRO, António Silva, *Organização Superior de Defesa Nacional, 1640-2004*, Lisboa, Prefácio, 2004.
- SAMARA, Alice, «O impacto económico e social da Primeira Guerra Mundial», *Portugal e a Guerra. História das intervenções militares portuguesas nos grandes conflitos mundiais (Sécs XIX e XX)*, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
- SARMENTO, Moraes, “Pela organização de defesa nacional”, *Revista Militar*, n.º 1, Janeiro de 1913.
- SILVA, Francisco José da, *Evolution militaire du Portugal pendant les derniers soixante-dix ans, 1829-1899*, Paris, Ailland, 1900.
- TEIXEIRA, Nuno Severiano, «Portugal na “Grande Guerra” 1914-1918. As razões da entrada e os problemas de conduta», *Portugal e a Guerra. História das intervenções militares portuguesas nos grandes conflitos mundiais (séc. XIX-XX)*, Lisboa, Edições Colibri, 1998.
- TELLES, Sebastião, “A preparação da guerra em Portugal”, *Revista Militar*, n.º 1, de Janeiro de 1907.

NRP SAGRES

A VIAGEM DE CIRCUM-NAVEGAÇÃO DE 2010

Resumo da comunicação apresentada na Academia
de Marinha pelo capitão-de-mar-e-guerra
Luís Proença Mendes, em 5 de Abril

A principal missão do NRP Sagres, que em 2012 completou 75 anos, 50 dos quais ao serviço da Marinha Portuguesa, é provavelmente a que menos condiciona as suas viagens. Na verdade, a tarefa de fazer marinheiros os alunos da Escola Naval pode ser realizada em qualquer oceano ou mar.

Vinte e cinco anos após a segunda circum-navegação surgiu um alinhamento de solicitações que levaram à concretização de uma grande viagem. Estas incluíam a participação no evento “Velas Sudamérica 2010” que celebraria o bicentenário da independência da Argentina, Chile, Colômbia, Venezuela e México, ainda as celebrações dos 500 anos da chegada ao Sião (Tailândia) e às Molucas (Indonésia) e dos 150 Anos do Tratado de Paz, Amizade e Comércio entre Portugal e o Japão.

O Comandante Proença Mendes, que comandou a *Sagres* nesta terceira viagem de circum-navegação, fez um relato cronológico da viagem em que esta cumpriu, mais uma vez e de forma exímia, as suas funções de formação marinheira, de representação de Portugal e de visita às comunidades portuguesas espalhadas pelo Mundo.

Foram realçadas algumas das fazes mais importantes da missão, procurando-se transmitir o ambiente vivido a bordo e o impacto que a barca teve nos vários eventos e nos vários portos visitados, recorrendo-se a centenas de fotos ilustrativas da viagem de 343 dias em que se navegaram 5400 horas, percorrendo 39207 milhas e visitando 30 portos em 19 países. Recebeu 300 mil visitas a bordo, 300 jornalistas, 4 mil convidados nas recepções a bordo, 3,5 milhões de assistentes no cais ou desfiles navais e um sem-número de portugueses na diáspora que tiveram o orgulho de mostrar aos seus “este belo navio do seu Portugal”.

A MINHA DERRADEIRA COMISSÃO DE EMBARQUE. A EMOÇÃO DA NOVIDADE, O JÚBILLO DA VITÓRIA, O TÉDIO DA DESPEDIDA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Joaquim Félix António, em 12 de Abril

Fez um ano, no pretérito dia 23 de Março, que, nesta Academia, apresentei uma comunicação sobre *A minha primeira comissão de embarque – personagens, factos, peripécias e facécias*, referente a uma viagem a bordo do contratorpedeiro *Tejo*, de 5 de maio a 17 de Julho de 1954, por ocasião da visita presidencial do general Craveiro Lopes a S. Tomé e Príncipe e a Angola. Hoje, de certo modo como adimplemento daquela, venho rememorar a minha derradeira comissão de embarque, no velho navio-escola *Sagres*, numa viagem de 7 de Julho a 27 de Agosto de 1958, com participação na regata oceânica Brest-Las Palmas, entre 2 e 13 de Agosto, prometendo, desde já, além de tentar cumprir o novo acordo ortográfico, introduzir, aqui e ali, um pouco de picante, de modo a sacudir a apagada e vil tristeza em que nos encontramos mergulhados de há uns anos a esta parte, com uma peculiar e iníqua bolsa de valores, em que algumas das ações mais cotadas são o peculato, a roubalheira, a falcatura, a depravação, a mentira, a hipocrisia, a chico-esper-teza, o compadrio, a pederastia e o lesbianismo... Afigura-se-me que possa eventualmente beliscar a vossa paciência com coisas supervacâneas, mas já dizia Voltaire que o supérfluo é a coisa mais necessária...

Poderia, certamente, usar aquele mesmo subtítulo, mas, para não me repetir, entendi dever servir-me destoutro, que me parece mais adequado à realidade dos acontecimentos então vividos e que passo a dilucidar: a emoção da novidade, porque foi com entusiasmo incontido que pude concretizar o desígnio de, pela primeira vez, navegar num grande navio à vela, sonho que vinha acalentando desde os tempos de criança, em que, aos domingos e dias festivos, vestia, envaidecido, como outros cachopos da época, o tradicional fatinho à marujo, tão habitual na década de trinta e hoje completamente banido dos nossos usos e costumes, em que o que é modernaço, catita, baril e bué fixe, mas para mim inestético, desconchavado, desenxabido e ridículo, é andar de cabelo eriçado e untuoso, por vezes mal-cheiroso, com penduricalhos nas orelhas, pírcingues no nariz, nos lábios e até na língua, com calças esfarrapadas e com fundilhos quase meio metro abaixo do sim-senhor. O júbilo da vitória, porque foi com grande alegria que festejámos o primeiro lugar do nosso navio na regata, na categoria de grandes veleiros. O tédio da despedida, porque, embora no início da década de sessenta, já em plena carreira médica hospitalar, ainda tenha embarcado, durante escassas semanas, nesse mesmo navio e num navio-patrolha, em águas continentais, aquela foi de facto a minha ver-

dadeira última comissão de embarque, fora do continente, pondo termo, com mágoa e saudade, a um preenchido e frutuoso período de quatro anos no mar, que, longe de considerar tempo perdido na minha longa trajetória de médico naval, constituiu, indubitavelmente, pelo que aprendi, com alguns dos camaradas oriundos da Escola Naval, em disciplina, em renúncia, em dedicação, em audácia, em abnegação, em sacrifício, em tenacidade, em vontade, em lealdade, em responsabilidade, em tolerância e em camaradagem, bálsamo estimulante e reconfortante para o meu ego, como marinheiro, como militar e como cidadão, que ama e respeita a sua Pátria benquista.

Feita a anterior conveniente explicação, afigura-se-me agora pertinente que, à laia de sucintos prolegómenos e para um melhor enquadramento temporal dos factos que irei relatar, vos faça uma breve resenha de alguns dos eventos mais importantes ocorridos nesse já longínquo ano de 1958, quer a nível internacional, quer a nível nacional.

No referente à cena internacional: o escritor e poeta russo Boris Pasternak, autor do célebre romance *O Doutor Jivago*, cuja publicação havia sido interdita na URSS, foi galardoado com o Prémio Nobel da Literatura, o qual, contudo, seria recusado, na sequência de alegada pressão por parte do governo comunista soviético; curiosamente, também, seis anos depois, o mesmo prémio, desta vez atribuído ao escritor e filósofo francês Jean-Paul Sartre, teórico do existencialismo, seria por este declinado, por opção pessoal do premiado. Naquele tenso ambiente de guerra fria que se vivia desde o fim da Segunda Guerra Mundial, com um ameaçador confronto entre os EUA e a URSS, parece surgir uma nova esperança de paz com a nomeação, em Janeiro desse ano, de um novo primeiro-ministro na União Soviética, Nikita Krushev, esse grotesco personagem, baixo, careca e barrigudo, que, dois anos antes, tivera a ousadia, num célebre discurso aquando do XX Congresso do Partido Comunista da União Soviética, de denunciar os crimes cometidos pelo cruel ditador Josef Stálin, abalando profundamente, com essa sua corajosa atitude, o estalinismo, e enfatizando a importância da coexistência pacífica, que, todavia, ainda viria a sofrer muitos sobressaltos futuros. Na sequência da morte do papa Pio XII em 9 de Outubro de 1958, sucedeu-lhe o papa João XXIII, eleito dezanove dias depois, o qual, de todos os que foram meus coevos, desde Pio XI até ao atual, foi o que mais me tocou, pela sua inteligência, pelo seu humanismo, pela sua bondade e pela sua humildade; originário de uma modesta família de camponeses da Lombardia, foi capelão militar na Primeira Guerra Mundial e patriarca de Veneza; embora o seu pontificado tenha sido curto, de menos de um lustro, foi acentuadamente profícuo, sendo de destacar o Concílio Ecuménico Vaticano II e as Encíclicas *Mater et Magistra* e *Pacem in Terris*; a respeito da sua peculiar personalidade, em que avultava uma transcendente sabedoria, mesclada com um fino sentido de humor, não resisto a contar este expressivo episódio: um dia, ainda arcebispo, referindo-se à dura vida de agricultor de seu pai, gracejou, dizendo que, havendo três maneiras de um homem se arruinar, com as mulheres, com o vinho e com a lavoura, o seu progenitor escolhera a mais monótona... Finalmente, ainda no âmbito internacional, recordarei, designadamente para os eventuais adeptos da bola aqui presentes, que 1958 foi o ano em que o Brasil conquistou o seu primeiro título de campeão do mundo de futebol, derrotando o país anfitrião, a Suécia, por 5-2,

sendo nessa altura que apareceu, com apenas 17 anos de idade e com a camisola 10, o que viria a ser a maior estrela futebolística dos anos seguintes e certamente de todos os tempos, o mítico Rei Pelé; e, para os cinéfilos, que, nesse ano, estavam no auge as mais excitantes atrizes da época, como Elisabeth Taylor, Marilyn Monroe, Brigitte Bardot e Gina Lollobrigida, esbeltas e de formas esculturais, de tal modo que os marinheiros de então, em homenagem à bela italiana, acharam por bem dar o seu nome à nossa fragata *Pêro Escobar*, que, construída em Itália e também ela esbelta e escultural, passou a ser conhecida por *Gina*, na gíria naval.

Passemos então agora ao panorama nacional: Para começar, e já que abordámos o tema desportivo, é nesse ano que, mais uma vez, se sagra campeão nacional de futebol da I Divisão o Sporting Clube de Portugal, já com a famosa linha avançada dos cinco violinos em decomposição; que a RTP procede à sua primeira transmissão em direto de um desafio de futebol, precisamente entre o Sporting e a Áustria, que os *leões*, *lagartos* para os *lampions*, venceram por 4 – 0; que morre, em acidente de mota, o afamado corredor Ribeiro da Silva, vencedor da volta a Portugal em bicicleta do ano anterior, que disputava o cetro de melhor ciclista nacional com o popular Alves Barbosa, que, mais uma vez, viria a ser o triunfador da volta nesse ano; e que falece o conceituado jornalista desportivo Cândido de Oliveira, durante o campeonato mundial de futebol na Suécia, onde se encontrava como enviado especial do jornal A Bola. No campo artístico, são de frisar: a agraciação, com a medalha de cavaleiro da Ordem Militar de Santiago da Espada, da diva do fado Amália Rodrigues, em cerimónia no Pavilhão de Portugal da Feira Internacional de Bruxelas; a morte, a 13 de junho, com 60 anos de idade, do inesquecível ator cómico Vasco Santana, sendo nesse mesmo dia, curiosamente, que tiveram lugar, pela primeira vez, os casamentos de Santo António, organizados pelo jornal *Diário Popular*, com o apoio da Câmara Municipal de Lisboa; e que, na praça de toiros do Campo Pequeno, na capital, se assiste a um triunfo memorável do legendário *diestro* espanhol Curro Romero, que, nessa sua primeira apresentação em Portugal, ainda como novilheiro, ao findar a lide de um dos seus novinhos-toiros, foi obrigado, pelo público em delírio, a dar cinco voltas à arena, de agradecimento, facto inédito naquele tauródromo, tendo sido, no final da corrida, sacado em ombros e assim conduzido, durante cerca de 3 Km, até ao hotel, na baixa da cidade, seguido por muitas centenas de aficionados, causando, com isso, engulhos à polícia, já que, então, não eram permitidos ajuntamentos públicos de mais de dez pessoas, se não estou em erro, e o ambiente político era de cortar à faca... A propósito de proibições e cerceamento de liberdades, em que o governo era pródigo, nem sequer os jovens namorados escapavam: se já era pecadilho a mão na mão e pecado boca com boca, era delito maior a mão na coisa e a coisa na mão, mas, oh céus!, porque era crime pior, coisa na coisa é que não... É ainda, nesse ano, que morre o meu insigne mestre de Anatomia, Henrique de Vilhena; que é criado, pela primeira vez, o ministério da Saúde e Assistência; e que, na nossa Marinha, tem início o 1.º Curso de Oficiais da Reserva Naval, composto de 20 cadetes, com uma cerimónia a 11 de agosto, na Escola Naval, cujo Diretor e 1.º Comandante, o contra-almirante Manoel Maria Sarmento Rodrigues, terminaria assim a sua brilhante alocução inaugural: “*os que para cá vieram sairão da*

Marinha mais homens, mais portugueses, e terão decerto uma melhor compreensão da Marinha e da sua gente; e, nas futuras missões que o destino lhes reservar, hão-de com certeza ser-lhes muito úteis os ensinamentos colhidos e saberão por sua vez ajudar a reivindicar para a Marinha o lugar que lhe deve pertencer, dentro do conjunto das atividades nacionais; e, desta maneira, estaremos pagos, uns e outros, louvando a hora em que foi tomada tão feliz iniciativa”; e assim foi ao longo dos anos que se seguiram, por onde passaram conhecidas figuras, como Alexandre Vaz Pinto, João Toscano Rico, Pedro Moraes Leitão, Luciano Pinto Ravara, Rui Pena, Artur dos Santos Silva, Ernâni Lopes, Rui Machete, Alípio Dias, Vítor Constâncio, Adelino Amaro da Costa, Diogo Freitas do Amaral, Ricardo Salgado, António Bagão Félix e tantos outros, totalizando 1712 oficiais da reserva naval, até ao malfadado ano de 1975, de triste memória, e cujos nomes constam do interessante trabalho, publicado em 1992, *O Anuário da Reserva Naval 1958-1975*, da autoria dos nossos camaradas comandantes Adelino Rodrigues da Costa e Manuel Pinto Machado. Desejaria ainda, dentro da temática naval, evocar a memória de dois ilustres almirantes, já nessa época, da agitada década de cinquenta, reformados, que gozavam de uma prerrogativa única em Lisboa, que era a de viajarem nos elétricos, os saudosos amarelos de bancos de palhinha, entrando e saindo à vontade, tanto pela porta de trás como pela porta da frente, e no sítio onde quisessem, fora das paragens, pois eram conhecidos, admirados e respeitados pela maioria dos Fonseca, nome por que eram conhecidos os guarda-freios e condutores da Carris: o primeiro, Gago Coutinho, o sábio e herói marinheiro, aviador e geógrafo, indefectível amigo da grande Beatriz Costa, a azougada atriz da franjinha, que tinha um burro e andava a pé e que gostava de chupar no burrié, o qual tive o prazer de conhecer pessoalmente, quando uma ocasião, estando como médico de dia ao Hospital da Marinha, fui chamado ao seu quarto, por uma intercorrência; finda a observação, o velho almirante, deitado no seu catre e com uma aparência muito frágil, referiu-me que queria urinar, pelo que, imediatamente, pedi ao enfermeiro que trouxesse, *mea culpa*, uma arrastadeira; então, fitando-me bem nos olhos, enquanto se soerguia, com alguma dificuldade, da cama, atirou-me com esta: fique sabendo, doutor, que um almirante mijar sempre de pé... e foi, de facto, de pé, que o almirante mijou para o senhor-doutor, salvo seja, já que esta designação não se refere a mim, mas tão-somente ao nome *popularucho* por que é conhecido o tão castiço e vernáculo penico... O segundo, Sousa Dias, que nunca conheci pessoalmente, era um velho republicano do 5 de outubro, anti-salazarista ferrenho, invetivando sem peias o autoritário ditador, no Clube Militar Naval, de que era assíduo frequentador; sobre ele, permitam-me que lhes deixe aqui um episódio pitoresco: sogro de um conhecido e devotado situacionista, afeto à Legião Portuguesa, foi um dia, na baixa lisboeta, acompanhado de seu neto, surpreendido por uma formação em marcha da Brigada Naval, ramo, na Marinha, daquela organização miliciana, cujo comandante, ao reconhecer o velho almirante, ordenou: apresentar armas! só que, não se sentindo honrado com tal deferência, não só não correspondeu, como, virando-se para o neto, ainda criança, lhe ordenou: apresenta-lhes as armas que eu te ensinei; e o petiz, obediente, virando-se para aquela formação paramilitar, apresentou-lhe as Armas de S. Francisco, ou seja, um firme e refinado manguito, que não deixaria envergonhado

o grande Rafael Bordalo Pinheiro, tio-avô do nosso saudoso camarada e meu prezado amigo comandante Manuel Lopes de Mendonça, neto do também comandante Henrique Lopes de Mendonça, celebrado escritor e poeta, autor da letra do Hino Nacional, expressão do sentimento coletivo de todos os verdadeiros portugueses.

Mas penso que esta viagem virtual e retrospectiva, que temos vindo a fazer por esse remoto ano de 1958, não ficaria suficientemente preenchida sem uma referência àquilo que considero mais marcante, do ponto de vista nacional, a eleição presidencial de 8 de junho: Em agosto do ano anterior, correra a notícia, clandestina, de que o Presidente da República, general Craveiro Lopes, tinha em mente substituir Salazar por Marcelo Caetano, seu ministro da Presidência desde 1955, por quem o general nutria uma não dissimulada simpatia. Afinal Craveiro Lopes não se tinha comportado como o pau-mandado que o austero ditador julgava ter a seu bel-prazer, quando o indicou em 1951 para Supremo Magistrado da Nação, sendo necessário, na sua óptica, encontrar outro, mais dócil e submisso. A escolha viria a recair sobre o seu ministro da Marinha, contra-almirante Américo Thomaz, personalidade prestigiada no meio naval, mas supostamente incapaz de fazer ondas à política traçada e seguida pelo autoritário chefe do Governo. O ambiente de contestação a Salazar foi aproveitado por Humberto Delgado, um jovem general de 52 anos de idade, piloto-aviador, ex-aluno do Colégio Militar, durante muitos anos apaniguado do chamado Estado Novo, de que chegou a ser comissário-adjunto da Mocidade Portuguesa e adjunto-militar do comando-geral da Legião Portuguesa, ex-aidado militar na Embaixada de Portugal em Washington, e na altura diretor-geral da Aeronáutica Civil, ambicioso, irrequieto, impulsivo e arrebatado, foi aproveitado, dizia eu, para se apresentar como candidato independente, que o revirinho, nome por que eram conhecidas, nas hostes situacionistas, as oposições ao governo, logo adotou como o candidato ideal para pôr termo à ditadura que durava há 30 anos. Apoiado tanto pelos sectores mais moderados, como pelos mais radicais, teve também o apoio de alguns dissidentes do regime, velhos oficiais do 28 de maio, antigos monárquicos integralistas e até nacionais-sindicalistas de extrema-direita, chefiados por Rolão Preto, que proclamava: *“é preciso que os ricos sejam menos ricos para que os pobres sejam menos pobres”*. O PCP, de acordo com a sua peculiar disciplina, não deixou de apresentar um candidato próprio, o apagado advogado e pintor Arlindo Vicente, de quem os situacionistas diziam que como advogado era um mau pintor e como pintor era um mau advogado, o qual acabou por desistir, a mandado do partido, declarando o seu apoio a Humberto Delgado, pese embora este ser tratado pelos comunistas por general Coca-Cola. O que foi essa agitada campanha eleitoral seria assunto para muito tempo, pelo que me limitarei a referir que, como era costume, foi muito dificultada para a oposição, tendo constituído um dos seus episódios mais expressivos o seu primeiro ato público, com uma conferência em Lisboa, no salão de chá do Café Chave d'Ouro, no Rossio, a 10 de maio, com a presença de cerca de 300 pessoas, entre elas muitos jornalistas, um dos quais perguntou a Delgado o que faria a Salazar se ganhasse a eleição, tendo ouvido, com geral espanto, a seguinte pronta e acutilante resposta: *“obviamente demito-o”*. Apesar das irregularidades do escrutínio, com boletins diferentes conforme os candidatos, a censura, e a intimidação policial – como

aquando do célebre comício de 18 de maio, no Liceu Camões, em Lisboa, com uma violenta e despropositada carga sobre o povo que se aglomerava à volta do edifício e nas ruas limítrofes, a que assisti, estupefacto, incrédulo e algo incomodado, como frequentador dum café-pastelaria da rua do Conde de Redondo, em que nem sequer foram poupadas as meninas da má vida que ali faziam o seu habitual *trottoir* noturno, nem tampouco o Lindinho, conhecido mariconço da vizinhança, useiro e vezeiro em fazer alarde, descarada e provocantemente, do seu desvio, ou, se assim o preferirem, da sua orientação sexual, que, tal como aquelas, acochado pela sanha desenfreada dos *chuis* a pé e dos *guitas* a cavalo, de armas de fogo aperradas e de chanfalhos desembainhados, estugava o passo, ofegante, meneando as ancas e virando a cara para trás, enquanto vociferava, com voz aflautada, *ai, credo, que brutos* – apesar da intimidação policial, dizia eu, o candidato da oposição ainda conseguiu arrecadar, oficialmente, 23,4%, contra 75,1% do candidato situacionista, dos 999872 votos alegadamente entrados nas urnas, resultado em que quase ninguém acreditou como verdadeiro. A propósito, não quero deixar de referir uma nota cómica: tendo aparecido, numa das mesas de voto, uma freira com um molho de boletins de voto, ao ser interpelada pela fiscalização, respondeu, candidamente, que eram votos de outras irmãs e dos doentinhos... Embora não tenha conseguido, formalmente, vencer a eleição, não deixou, por isso, Humberto Delgado, de ter abalado fortemente o regime vigente e perturbado deveras Salazar, que, ironia do destino, se comprazia em afirmar que um safanão dado a tempo era o melhor remédio para acabar com os opositores; de tal modo que a futura eleição presidencial, de 1965, com o mesmo candidato Américo Thomaz, já não seria por sufrágio direto e universal, mas tão-somente, já que o seguro morreu de velho e o desconfiado ainda está vivo, por um dócil e fiel colégio eleitoral, que asseguraria a eleição pretendida. Para terminar esta parte, com cargas e safanões, ocorre-me dizer, como o fez o escritor José Cardoso Pires, que a violência é a coragem dos cobardes...

Julgo, pois, que já é altura de irmos até à nossa velha e saudosa barca *Sagres*, que, tal como a atual, era uma verdadeira embaixadora itinerante de Portugal. Aí me apresentei poucos dias antes da data da partida, aprazada para 7 de Julho, não por imposição de serviço ou por necessidade de tirocínio, mas simplesmente porque fui voluntário para tal missão, interrompendo, para isso, durante cerca de dois meses, a minha atividade hospitalar já em curso. O navio, que viria a ser o nosso primeiro navio-escola *Sagres*, fora construído no estaleiro de Geestmünde na Alemanha, em 1896, e inscrito com o nome de *Rickmer Richmers* no porto de Bremen, tendo entrado ao serviço da respetiva Marinha de Comércio em agosto desse ano, armado em galera, com uma tripulação de 22 homens, incluindo o capitão. Passados oito anos, sob violento temporal, desarvorou o mastro da gata ou mezena, tendo por isso que arribar à cidade do Cabo, onde, depois das devidas reparações, passou a armar em barca. Como navio de carga fez muitas viagens, designadamente entre portos da Europa, da Ásia e da América, transportando trigo, arroz, óleos, nitratos, salitres, carvão e até petróleo. Em 1916, em plena Primeira Guerra Mundial, foi, à semelhança de outros navios alemães estacionados em portos nacionais, apresado pelo governo português, quando surto no porto da Horta, nos Açores, passando

então a chamar-se *Flores*. Depois de fretado ao governo britânico, foi novamente entregue a Portugal em abril de 1920, sendo integrado na frota dos Transportes Marítimos do Estado. Finalmente, em maio de 1924, foi entregue ao Ministério da Marinha, passando à categoria de navio-escola, com o nome de *Sagres*, quando era ministro da Marinha o contra-almirante Pereira da Silva. Com um deslocamento de cerca de 3200 toneladas, um comprimento total de cerca de 98 metros, uma boca máxima de pouco mais de 12 metros, um pontal de cerca de 8 metros, um calado de 6 metros e uma mastreação de três mastros verticais e o gupês, cujas velas totalizavam cerca de 2500 metros quadrados de superfície, foram-lhe instalados, em 1931, dois motores Diesel, de 350 cavalos-vapor cada, um para cada linha de veios, os quais, nas provas, deram ao navio a velocidade máxima de 8,8 nós, dispondo ainda de quatro canhões *Hotchkiss*, de 57 mm, para salvas. Operacional até 25 de setembro de 1961, data em que ficou amarrado à boia, no quadro dos navios de guerra, no Tejo, daí saiu a reboque, a 20 de outubro seguinte, para o Alfeite, tendo amarrado à ponte nº.2 da Base Naval de Lisboa, onde, a partir de 1962, já com a classificação de navio-depósito, com o nome de *Santo André*, continuou, durante cerca de dois anos, a servir de Escola de Marinharia, tendo sido abatido ao efetivo dos navios da Armada em 1975. Posteriormente regressou ao seu país de origem, a Alemanha, onde, na cidade de Hamburgo, é hoje um navio-museu, que ostenta a sua antiga designação de *Rickmer Rickmers*.

Quando me apresentei no navio, este estava equipado com moderna aparelhagem de navegação, incluindo radar, girobússola, sonda ultrassônica, hodómetro elétrico e anemómetro, e tinha alojamentos para cerca de 350 homens, pois nessa época ainda não dispúnhamos de mulheres marinheiras.

Foi para mim um verdadeiro encanto poder ver e apreciar de perto toda aquela parafernália de peças e componentes dum grande veleiro, que já conhecia de nome, desde que o saudoso almirante Ramos Pereira, então capitão-de-fragata, me obsequiara com um pequeno, mas muito útil, opúsculo, da autoria do comandante Francisco Penteado, intitulado *Como se fala a bordo*, pouco tempo após me ter apresentado, em 1954, no aviso de 2ª classe *João de Lisboa*, de que era comandante, para uma longa comissão de serviço no Oriente. E ainda hoje, passadas tantas décadas, guardo ciosamente esse livrinho na minha modesta biblioteca, como um outro, que foi de grande utilidade para todos os marinheiros, intitulado *Doenças venéreas – conselhos aos marinheiros*, da autoria do então 1º tenente médico da Armada Emílio de Tovar Faro, que viria a ser, mais tarde, distinto diretor do Hospital da Marinha e ilustre enfermeiro-mor dos Hospitais Cívicos de Lisboa.

Comandada pelo capitão-tenente António Tengarrinha Pires e tendo como imediato o 1º tenente Henrique Afonso da Silva Horta, eram oficiais da guarnição da *Sagres* o 2º tenente Guilherme Conceição Silva, chefe do serviço de embarcações, o 2º tenente João Carlos Alvarenga, chefe do serviço de eletrónica, o 2º tenente José Miguel Ceregeiro, chefe do serviço de comunicações, o 2º tenente Sérgio Augusto Zilhão, chefe do serviço de artilharia, o 2º tenente José Manuel Pires de Matos, chefe do serviço de navegação, o 2º tenente médico naval Joaquim dos Santos Félix António, chefe do serviço de saúde, que, com muito gosto e muita honra, está falando para Vossas Excelências,

o 2º tenente engenheiro maquinista naval Armindo Alves Rodrigues, chefe do serviço de máquinas, e o subtenente de administração naval Armando dos Santos Serra, chefe do serviço de abastecimento, além do capelão equiparado a 1º tenente José Correia da Cunha, do instrutor de educação física, 1º tenente José Marques Elpídio, e do monitor dos 6 filiados da Mocidade Portuguesa embarcados, 1º tenente António Cid Lopes Jonet.

Poucos dias após a minha apresentação, ainda com o navio em Lisboa, resolvi ir cortar o cabelo à barbearia de bordo, e qual não foi o meu espanto quando, sentado na respetiva cadeira, vi que, na antepara em frente, ao lado do espelho, havia presa uma cartolina branca com curtas frases em francês, seguidas da tradução em português, como *c'est combien?, quel est le prix?, merci beaucoup, n'a pas de quoi, bonjour, bonsoir, au revoir, tu es jolie, tu es belle, je t'aime, baise-moi*. Mas, quando aqui cheguei, senti-me na obrigação de alertar o jovem figaro para que *baise-moi* significava algo mais do que um simples *beija-me*, o que poderia chocar qualquer eventual francesinha a quem fosse dirigida tão amorosa súplica, sugerindo a substituição daquela expressão por *embrasse-moi*, o que ele percebeu e, logicamente, acatou de bom grado, com o correspondente agradecimento da praxe.

Chegados ao tão almejado dia da partida, 7 de julho, uma 2ª feira, o navio largou do quadro pelas 16 horas, com todo o pano içado e caçado, com suas soberbas velas exibindo as belas cruces de Cristo, tanto nas redondas como na mezena, levando a bordo 13 oficiais, 22 sargentos e 254 praças, algumas de vários cursos de instrução, além dos 6 filiados da Mocidade Portuguesa. Logo no primeiro dia de viagem surgiria o primeiro contratempo, e estou a referir-me a doença aguda do comandante, sob a forma de uma síndrome febril indeterminada, que o reteria acamado durante os sete dias de navegação até Brest, tendo o comando do navio sido assumido pelo imediato. Cinco dias após a partida, ou seja a 12 de julho, já em pleno golfo da Biscaia, cujo mar é pródigo em histórias de grandes tormentas, e que desta vez não quis fugir à regra, obrigando o navio a ferrar as velas, navegando em árvore seca, outra grave adversidade atingiria a *Sagres*, sob a forma de uma importante avaria no motor de bombordo, quando o anemómetro já registava velocidades de vento acima de 60 nós. Escusado será referir, dadas tais circunstâncias, que não foi sem um compreensível pavor que vivemos esses dias a bordo, recordando que, menos de um ano antes, mais precisamente a 21 de setembro de 1957, a barca de quatro mastros *Pamir*, da marinha mercante alemã, um pouco maior que a *Sagres*, fora assolada por uma violenta tempestade, com um mar medonho, em pleno oceano Atlântico, a cerca de 600 milhas a oes-sudoeste dos Açores, com afundamento em escassas horas e a morte de 79 dos 85 homens da sua tripulação. Lembro-me que, durante dois dias, não conseguimos sentar-nos à mesa na câmara dos oficiais, para tomarmos as refeições, tendo que ter sido amarradas as cadeiras à mesa e nós nos sentarmos no chão, encostados à antepara, para conseguirmos comer qualquer coisa, deslizando por vezes, quando o balanço era maior, dum lado ao outro da câmara, como se estivéssemos a praticar um simples *sku*, em vilegiatura na neve... Bem dizia o marquês de Pombal que há homens para tudo, até para andarem no mar... Após aqueles terríficos dias 12 e 13, de temporal desfeito, que jamais esquecerei, e em que ficámos literalmente aporrinhados, chegou a calmaria a 14,

sendo bem verdade que depois da tempestade vem a bonança, tendo atracado no porto de Brest ao fim da tarde desse dia, com embandeiramento em arco após a manobra de atracação, por nessa data se celebrar o dia nacional da França.

No dia seguinte, 15 de julho, chegaram a Brest as nossas fragatas *Nuno Tristão* e *Diogo Gomes*, atracando à *Sagres*, finalizando uma viagem de instrução de guardas-marinhas do curso *D. Duarte de Almeida*, em que escalaram vários portos da costa leste dos EUA e do norte da Europa, com 30 instruendos, distribuídos equitativamente pelos dois navios, os quais, a 18 de julho, passariam para a *Sagres*, enquanto os 6 filiados da Mocidade Portuguesa passavam para uma das fragatas, que, na noite desse dia, zarpariam para Lisboa. De referir que todos esses jovens não eram de uma geração rasca nem de uma geração à rasca, mas sim de uma geração nobre e viril, sempre prontos a enfrentar qualquer borrasca...

Após a chegada a Brest, houve que reparar o motor avariado da *Sagres* no arsenal da Marinha Francesa, ao mesmo tempo que, no respeitante à doença do comandante, já apirético e bastante melhorado, houve que proceder à feitura de vários exames médicos complementares, como análises clínicas, radiografias e eletrocardiograma, não disponíveis a bordo, os quais, realizados no Hospital da Marinha local, nada acrescentaram ao meu diagnóstico clínico inicial de síndrome febril indeterminada.

Até à partida para a regata, marcada para sábado, 2 de Agosto, mediaríamos cerca de três semanas de estadia em Brest, tempo que acabaria por ser preenchido das mais variadas formas, naturalmente com particular relevo no aspeto lúdico, o que era perfeitamente compreensível, dado tratar-se de uma guarnição maioritariamente jovem e não comprometida. E até o capelão, a quem, bem entendido, estavam interditas certas brincadeiras, tinha o arcaboço psíquico *quantum satis* para aguentar e desculpar alguns excessos e irreverências de camaradas churrés mais atrevidos, como daquela vez em que invadiram o seu camarote e fizeram desaparecer, transitoriamente, é claro, os santos óleos, as hóstias e o vinho da Eucaristia. Pela minha parte, embora humilde agnóstico, mas respeitador de todas as religiões que professam valores éticos com que me identifico, dei-me sempre muito bem com os sacerdotes que conheci na Marinha, designadamente com este da *Sagres*, Correia da Cunha, que conheci como capelão do Hospital da Marinha, aquando da minha entrada para a Corporação em 1954, e que viria mais tarde a celebrar o meu casamento e, depois, o batismo dos meus três filhos mais novos. Clérigo à maneira, vestia sempre de preto, com batina e cabeção, ostentando, na cabeça, uma conspícua tonsura, que, para os padres de agora, é apenas recordação. E, a propósito, apraz-me referir um outro capelão do Hospital da Marinha, com quem igualmente estabeleci uma cordial amizade, o cônego Corrêa de Sá (*Asseca*), que, curiosamente, também tinha o curso de engenheiro agrônomo, e que viria a celebrar o batismo do meu primeiro filho; e permitam-me que, a seu respeito, lhes conte esta saborosa história: uma ocasião, em que também era prior da igreja de S. Domingos, em Lisboa, além de capelão do Hospital da Marinha, encontrei-me com ele no gabinete do médico de dia do nosso hospital, passado pouco tempo sobre o violento incêndio que deflagrara na sua igreja, e, provocadamente, atirei-lhe com esta pergunta: então, senhor cônego, já sabe o que por aí se diz acerca da

causa do incêndio na sua igreja? dizem que foi provocado pelo mau hábito que o prior tinha de deitar as beatas no tapete; e sabem qual foi a reação do meu saudoso amigo? pois bem, foi esta: só o doutor me faria rir com tal piada e com tanto gosto...

Voltemos então a Brest. Muito flagelada pelos bombardeamentos da aviação alemã durante a Segunda Guerra Mundial, era agora uma cidade reconstruída, moderna, com um ótimo porto e um excelente arsenal, que iria ser palco de um acontecimento náutico internacional de grande envergadura, largamente noticiado pelos jornais, pelas rádios e pela televisão, com uma Semana da Vela de 27 de Julho a 2 de Agosto, data da partida para a regata oceânica, semana durante a qual houve várias pequenas regatas, em que os nossos guardas-marinhas, entre os quais se encontravam os atuais membros desta Academia almirantes Brito e Abreu e Azevedo Pascoal, venceram a competição em *Vauriens* (pequenos veleiros com pouco mais de 4m de comprimento, dispoendo de duas velas totalizando 8,10m² de superfície vélica), não esquecendo que desse grupo de guardas-marinhas fazia também parte o hoje capitão-de-mar-e-guerra Conde Martins, que na altura já tinha sido campeão mundial de *Snipes*, igualmente pequenos veleiros de duas velas, com provas realizadas em 1953, em Monte Carlo.

No dia seguinte ao da nossa chegada a Brest, logo de manhã, houve os protocolares cumprimentos ao *Maire*. A partir daí, além das devidas atividades de índole profissional, com eventuais visitas ao Hospital da Marinha local, muitos outros atos, de índole priabónica, se nos proporcionaram, preenchendo agradavelmente os nossos tempos livres, desde idas ao cinema, a restaurantes, a cafés e a bares, de que recorro o *La Soute* e o *Les Arcades*, a *dancings*, de que lembro o sempre animado *L'Ermitage*, até aos espetaculares armazéns *Aux Dames de France*, com muitas e gentis jovens empregadas, que chegaram a transtornar a cabeça a alguns marujos, como aquele gingão e papalvo grumete da *Sagres*, que, não vendo o seu frenesim amoroso correspondido, entrou em depressão, o que me obrigou, como médico do navio, a instituir a adequada terapêutica medicamentosa e psicológica, dentro dos meus limitados recursos psiquiátricos, só tendo conseguido arrancar-lhe um leve e bacoco sorriso, quando, já mais para o fim, lhe disse, com uma certa veemência: olha, rapaz, lembra-te do provérbio que diz que *amar, sem ser amado, é como limpar o cu sem ter cagado...*

Mas, como permanecer quase três semanas numa cidade relativamente pequena como Brest era demais, e tinha interesse em conhecer a bonita região da Bretanha, de que ela era a cidade-sede de um dos seus cinco departamentos administrativos, obtive autorização, juntamente com o camarada Ceregeiro, para nos ausentarmos do navio, para uma visita turística àquela bela região do noroeste da França. Assim, na 2ª feira, 21 de Julho, de manhã, partimos de comboio, pelas 11 horas, chegando ao nosso destino, a pequena cidade-balnear de Dinard, por volta das 16 horas, tendo percorrido pouco mais de 200 Km. Durante a viagem, amesendados num daqueles compartimentos para seis pessoas, com três lugares *vis-à-vis*, foram nossos companheiros os seguintes personagens: Um senhor aparentemente sexagenário, que passou a maior parte do tempo a dormir, sem roncar, o que me fez lembrar aquela história passada com o insigne escritor e tribuno da Primeira República, também ele médico militar, e grande pensador, Manoel

Brito Camacho – era ele que dizia que, quando se perde a alegria que faz rir, há um certo prazer em chorar – quando um dia, de comboio, dormindo durante a viagem, foi despertado por um seu desconhecido companheiro, por três vezes, com um abanão no braço, acompanhado sempre da expressão *o sono é a antecâmara da morte*, Victor Hugo, ao que, à terceira, já chateado com a insistência do inoportuno comparsa, ripostou *bardamerda*, Brito Camacho. A outra personagem era uma freira, bem fornida de carne, sem ser obesa, de meia-idade e falando francês, que, pouco tempo depois da partida e após umas rezas imperceptíveis, começou por manducar com edacidade um pingue farnel, de que fazia parte uma daquelas típicas baguetes francesas quase com o comprimento de um antebraço, não sem previamente nos ter dito, com simpatia cristã, *voulez-vous en partager?*, com a consequente e delicada resposta *non, merci beaucoup, bon appétit*; é que isto de padres e freiras sem comedoria é gaita que não assobia... As restantes personagens eram duas portuguesas das berças, beiroas da gema, mãe e filha, imigrantes em França, trabalhando o marido e pai na construção civil; a pequena, como viemos a saber pela conversa que tiveram com os seus compatriotas, que éramos nós, tinha apenas 18 risonhas primaveras, apresentando um cloasma ou pano facial que, aos meus olhos de clínico, me sugeria uma provável gravidez, diagnóstico que mais se cimentou quando a lusa moçoila não conseguiu reprimir um aparatoso vômito; eu, fazendo jus à minha condição de médico, lá lhe fui dizendo, enquanto lhe palpava o pulso radial, acalme-se e respire fundo; mas o Ceregeiro, sempre solícito e querendo também ajudar, dirigiu-se à mãe, compadecido, indagando, prestimoso: então, foi comida? ao que esta respondeu prontamente, com um sorriso amarotado: foi, foi, mas não há problema, que o rapaz é de famílias sérias e já prometeu casamento para breve – era, na realidade, aquilo que em linguagem jurídica se pode chamar um *casus foederis* – *honi soit qui mal y pense*; enquanto isso, eu e o meu companheiro de viagem, completamente banzados, trocámos um olhar cúmplice, logo desviado para aquela encantadora paisagem das maravilhosas terras bretãs, que iam desfilando sob os nossos olhos extasiados.

Os cerca de quatro dias passados em Dinard, instalados num simples mas confortável hotel, foram algo de reconfortante, ainda não refeitos daquela terrível procela no golfo da Biscaia, tendo tido a sorte de travarmos conhecimento com duas jovens e simpáticas parisienses, ali em férias, que, orgulhosas de servirem de cicerones a dois marinheiros do emblemático navio-escola *Sagres* do velho Portugal das Descobertas, já então por aquelas bandas nas bocas do mundo, foram incansáveis em nos mostrar muito do que aí havia para ver, viver e sentir, desde os refrescantes banhos na praia, a boa cozinha francesa e os típicos bares bretões, até às inesquecíveis noites dançantes no Casino Municipal, onde, tocadas por uma moderna e magnífica orquestra de primeira, tivemos oportunidade de ouvir aquilo que na altura mais estava na moda, como *La vie en rose*, de Edith Piaf, *Sous le ciel de Paris*, de Juliette Greco, *Les amoureux des bancs publics*, de Patachou, *Padam-Padam*, de Jacqueline François, *Ay! Mourir pour toi!*, de Dalida, uma bela italiana em França, de origem egípcia e então na berra, *Sur ma vie*, de Charles Aznavour, e, cantada ali mesmo pelo próprio, presente no Casino, *Julie la rousse*, de René-Louis Lafforgue, também muito em voga nessa época, o qual, infelizmente, deixaria o

mundo dos vivos passados poucos anos. Mas, mesmo assim, ainda houve tempo para uma curta visita cultural, a Saint-Malo, uma cidadezinha ali bem perto, onde visitámos a galeria Quic-en-Groigne, no castelo de Anne de Bretagne, onde pudemos apreciar uma magnífica coleção de embarcações dos *vikings*, os célebres piratas escandinavos que, entre os séculos VIII e XII, multiplicaram as suas expedições em todos os mares da Europa, até Constantinopla.

Chegados ao quarto dia de estadia em Dinard, 5^a feira, 24 de Julho, era altura de regressar a Brest. Assim, por volta das 18 horas, tomámos de novo o comboio, que nos levaria ao nosso destino, aonde chegaríamos já depois das 22 horas. Desta vez, a viagem de regresso foi bastante mais calma do que a de ida, quatro dias antes, apenas com dois companheiros no nosso compartimento, bastante sossegados, o que nos permitiu dormir e recuperar das três noites perdidas, ou, melhor, ganhas, em Dinard. E, nos intervalos em que não dormi, vieram-me à mente alguns pensamentos, o último dos quais, por estar a atravessar uma região tão carregada de história, foi o rememorar da célebre tragédia aí vivida por Abelardo, o famoso filósofo bretão do século XII, mestre entre os mestres em Paris, com o seu romance de amor com Heloísa, que acabaria numa sua mutilação genital a mandado do tio da rapariga, o cruel cónego Fulbert, o que levaria à clausura dos dois amantes até à hora da sua morte, tendo protagonizado uma das maiores tragédias amorosas da História, a que mais tarde se viria a juntar a portuguesa de Pedro e Inês.

Esta viagem com o Ceregeiro foi, por assim dizer, o início de uma longa amizade, que viria a cimentar-se ao longo dos anos, designadamente quando tive a honra, bastante mais tarde, de trabalhar na Marinha sob a sua dependência, eu como contra-almirante diretor do Serviço de Saúde Naval e ele como vice-almirante superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada, tendo posteriormente atingido o posto máximo de almirante, em que desempenhou o alto cargo de Presidente do Supremo Tribunal Militar. Pois foi este ilustre oficial-general, falecido há pouco mais de uma década, que, quando o visitei no Hospital Pulido Valente, poucos dias antes de morrer, e lhe perguntei se estava tudo a correr bem, me referiu, com um leve sorriso de bonomia, de ironia, de amargura e de tristeza, quiçá premonitório de uma morte próxima: veja lá que me dispensam tanta simpatia e tanto carinho, que até me tratam por senhor Zé...

Regressados, pois, a Brest, lá voltaríamos à nossa rotina, com alguma diversão e pândega à mistura, depois de cumpridas as nossas obrigações profissionais diárias a bordo, embora as coisas passassem a ser menos fáceis a partir de sábado, 26 de Julho, data em que o nosso navio desatracou do molhe, passando desde então a ficar amarrado a uma boia.

Com duas idas pelo meio a Lannilis, a cerca de 20 Km de Brest, muito haveria para contar, mas vou referir apenas alguns, poucos, episódios. O primeiro, no domingo seguinte, foi o festejar da recente promoção a 1^o tenente do Guilherme Conceição Silva: acompanhados pelo homenageado, estivemos, vários oficiais da guarnição, no *La Soute* e, depois, no *L'Ermitage*, bebendo, cantando e dançando alegremente, regressando a bordo já alta madrugada, depois de uma paródia inesquecível, de que o visado, certamente, se deve lembrar, tendo convidado algumas das nossas parceiras para o *cocktail* do dia

seguinte na *Sagres*, ao fim da tarde, com o que se sentiram muito honradas, já que o nosso navio era uma das principais estrelas daquela impressionante parada náutica em Brest. Na 4ª feira, dia 30, à tarde, novo *cocktail*, agora a bordo do imponente e majestoso navio-escola italiano *Amerigo Vespucci*, que, embora não participando na regata, era um dos grandes veleiros que enfeitavam aquela espetacular parada. Neste mesmo dia, à noite, teve lugar, no Hotel Continental, O Grande Baile da Vela, de que regressei a bordo cerca das 3h da matina, e no qual se passou um caso pitoresco, que passo a relatar: o nosso imediato, 1º tenente Silva Horta, sempre bem-disposto e cheio de genica, com a vivacidade dos seus 37 anos, impecável no seu uniforme branco, acometeu, a certa altura, num endiabrado *charleston*, dançando com uma agilidade física e um vigor psíquico invejáveis, saracoteando-se e abanando o capacete freneticamente, o que despertou em duas madamas francesas, sentadas à volta da pista de dança, uma curiosidade e um fascínio inenarráveis, dizendo uma, embevecida, para a outra, embaçada: *regardez, regardez le portugais!* Nos dois dias seguintes, ainda outros *cocktails* se seguiram, a bordo e em terra, culminando, na véspera da partida, com o último, na Prefeitura Marítima, tendo a noite acabado na *Sagres* com os oficiais, na respetiva câmara, a gravarem fados e canções, à laia de um último adeus; é que a França tinha mais encanto na hora da despedida... Para terminar esta pequena série de episódios vividos, aqui vai mais um, este de certo modo picaresco: um dos oficiais do nosso navio, que exibia uma hirsuta barba negra, à “Vasco da Gama”, escondendo um rosto jovem, travou-se de amores com uma gentil francesinha, num arranjinho passageiro, é claro, como bom marinheiro que era, atirando-se de cabeça, sem tir-te nem guar-te, num autêntico *coup de foudre* – mais uma vez, *honni soit qui mal y pense*; e quando eu lhe perguntei, um dia, a ele, o que é que ela pensava de tão frondoso ornamento facial, disse-me simplesmente isto: da última vez que estivera com ela, roçando a sua fofinha face pelo seu aspérrimo carão, ela lhe segredara ao ouvido: *sapristi! o là-là, ça c'est bon, mais pique...*

Terminada a Semana da Vela em 2 de Agosto e consumados os preparativos para a grande regata oceânica em que iríamos participar, chegámos assim ao dia da partida, um sábado, levando a bordo, além do pessoal já anteriormente referido, e como convidados, o contra-almirante francês Sacaze, comandante da Escola de Guerra Naval e membro da organização da regata, dois cadetes ingleses da London Nautical School, o senhor Evin, do Yacht Club de França, o jornalista suíço André Guex, o meu colega, médico civil estomatologista e adepto da vela, Oliveira Pinto, filho do então vice-almirante reformado Fernando d’Oliveira Pinto, e ainda uma equipa da Televisão Francesa.

As embarcações concorrentes estavam distribuídas por três categorias, sendo a primeira, dos grandes veleiros, constituída pelo navio-escola português *Sagres*, que teve a honra de ser considerado o mais imponente de todos, pelo navio-escola belga *Mercator* e pelo navio-escola norueguês *Christian Radich*. Naturalmente que não irei descrever em pormenor, designadamente do ponto de vista náutico, o que foram esses calmos quase doze dias de navegação à vela, porque, para tal, me faltam os adequados requisitos técnicos e o tempo necessário para tal relato. Limitar-me-ei a referir que o nosso navio largou da bóia a que estava amarrado, pelas 07h45m, a fim de tomar posição nas imediações

da linha de largada, cuja hora, marcada para o meio-dia, acabou por ser alterada para as 13h, por demora de alguns veleiros em alcançarem posição próxima da linha de partida. E como foi deslumbrante e gratificante assistir àquele magnífico desfile em direção ao mar oceano, seguido atenta e ansiosamente por uma multidão de muitas centenas de pessoas postadas ao longo das muralhas da cidade, a quem fora concedido o privilégio de ser palco de tão inédito como grandioso espetáculo marinho. Não irei falar, como já disse, sobre o que foram esses quase doze inolvidáveis dias de navegação à vela, com o cruzamento da linha da chegada em Las Palmas, pela *Sagres*, às 22h 16m 40s do dia 13 de Agosto, mas não quero deixar de referir que os primeiros dias foram algo desoladores, por falta de colaboração do vento, de fraca intensidade, que chegou a rondar tão-somente a velocidade de 4 nós ou menos, com a pesada barca a não ultrapassar a velocidade de 1 nó, dando-nos a impressão desconsoladora de quase parada, o que não a impediu, todavia, de percorrer a distância total de 1470 milhas a uma média de 5,38 nós. Para mim, sem as preocupações dos oficiais responsáveis pela propulsão vélica do navio e apenas ocupado com uma rotineira consulta médica diária, foi tempo para apanhar salutares banhos de sol na tolda, enquanto lia com prazer a magnífica prosa, de sabor a mar, de um dos melhores romances desse século, *Mau Tempo no Canal*, obra-prima dessa grande figura das Letras Portuguesas que foi Vitorino Nemésio, que viria a ter o privilégio de conhecer pessoalmente, aquando do casamento de seu filho, o meu camarada e amigo comandante Manuel Nemésio; mas também fazia umas passagens por *Os Lusíadas*, obra *princeps* que sempre me acompanhou nas minhas viagens marítimas, mal imaginando eu que, bastantes anos depois, viria a ter a desilusão de saber que havia um alto responsável político do nosso Portugal que desconhecia quantos cantos tinha tão egrégio poema nacional – cruces, canhoto! – coisa que já se aprendia no meu antigo 4º ano do liceu... Enfim, outros tempos...

Durante essa longa e demorada derrota oceânica, houve tempo para uns concertos pela charanga de bordo e até para programas de variedades na coberta do navio, a cargo de alguns elementos mais dotados e desinibidos da guarnição. E no sábado, dia 9, na camarinha do comandante, em discreta cerimónia protocolar, procedeu-se ao desceramento da fotografia do novo Presidente da República, recentemente empossado, contra-almirante Américo Thomaz. E quem me havia de dizer que, passados cerca de 16 anos, mais precisamente em 26 de Abril de 1974, seria eu, então adjunto da direcção do Hospital da Marinha, juntamente com o respectivo subdirector, capitão-de-mar-e-guerra médico naval Baptista Coelho, que, não sem um certo constrangimento, teria que proceder ao apeamento da fotografia do mesmo Presidente, já então deposto, na sequência do golpe militar do dia anterior, no gabinete do director, então ausente no estrangeiro, capitão-de-mar-e-guerra médico naval Ferraz de Abreu, que, tendo sido exonerado desse cargo, com passagem à situação de reserva, passado pouco mais de um ano, viria bastante mais tarde, a ser presidente do Partido Socialista; e já agora, como nota cómica, permitam-me que, a propósito da noite que tive que passar, com outros colegas, no Hospital da Marinha, de 25 para 26 de Abril de 1974, lhes conte este pequeno episódio: como não nos devíamos deitar e havia que passar o tempo da melhor maneira, alguém se lembrou

de dizer que tinha em casa umas curtas-metragens muito engraçadas, de tipo pornográfico; foi o bastante para que o comodoro director do Serviço de Saúde Naval, também ali presente por dever de ofício, ordenasse que as fosse buscar e as trouxesse, juntamente com os respetivos ecrã e máquina de projeção, tendo sido assim, pois, que passámos parte da noite no quarto do médico de dia, aguardando o desfecho da revolução dos cravos...

Voltando à nossa regata, direi que, embora o primeiro dos grandes veleiros a cortar a meta tenha sido o *Mercator*, seguido pela *Sagres*, que viria a cortá-la no final da noite do dia 13, atracando pelas 00h17m (hora de bordo), 01h17m (hora de terra), feitos os devidos abonos e encontrado o tempo corrigido, a classificação final foi a seguinte:

1º, *Sagres*; 2º, *Christian Radich*; 3º, *Mercator*. Atracada a *Sagres* ao molhe do porto de Las Palmas, foi dada volta à faina à 01h05m, 02h05m em terra.

Logo que soubemos da nossa vitória, saímos para terra, onde já eram 3h da madrugada, excitados e eufóricos, invadindo o Real Club Náutico, onde fomos recebidos apoteoticamente, ao som de música alegre e vibrante, em que não faltou o célebre paso-doble *Islas Canarias*, com os fogosos *portugas* agarrados às Carmens, às Lolás, às Paquitas e às Pilares, dançando freneticamente, porventura já esquecidos das Jaquelines, das Josettes, das Mariettes e das Yvettes da Bretanha. Depois, sempre em festa, voltámos para a *Sagres*, acompanhados de alguns oficiais do *Mercator*, de algumas canárias e de alguns canários, tendo encontrado a guarnição ainda de pé, com a charanga a tocar, tendo sido ocasião para o meu colega do navio belga se exhibir em vibrantes solos de clarim, soprado com muitas ganas, tendo a paródia durado até às 7h da manhã.

Nesse dia, ao início da tarde, revi as fragatas *Nuno Tristão* e *Diogo Gomes*, que entretanto tinham aportado a Las Palmas, vindas de Lisboa, em nova viagem. Ainda nesse dia, ao fim da tarde, o comandante do *Christian Radich*, entrado na manhã desse dia no porto de Las Palmas, cortando a meta pelas 08h41m, fez uma visita de cortesia e de felicitações ao navio-escola português, acompanhado de alguns elementos da sua guarnição, trajando vestes tipicamente nórdicas, para cumprimentar o comandante da *Sagres*, armando-o Rei *Viking*, em cerimónia improvisada para o efeito, impondo-lhe o respectivo barrete e espada, o que foi presenciado por muitos mirones postados no cais. Após o jantar, procedeu-se à entrega de alguns prémios da regata, no molhe, seguindo-se baile no Real Club Náutico, que durou até à 01h 30m. O dia seguinte, 6ª feira, 15 de agosto, foi ocasião para uma visita à movimentada praia de Las Canteras, um jantar em terra, e idas ao Hotel Santa Catalina e a dois dancings, com regresso a bordo à 01h 30m.

Entretanto, o jornal *Diário de Las Palmas*, nas suas edições de 14 e de 15 de Agosto, noticiava, com grandes títulos de primeira página, o grandioso acontecimento náutico que a cidade de Las Palmas tivera a honra de acolher no seu final, com a indicação dos vencedores das três classes de veleiros participantes, grandes, o *Sagres* (português), médios, o *L'Étoile* (francês), e pequenos, o *Artica II* (italiano), este, vencedor absoluto, com o melhor tempo corrigido de todos os concorrentes, exibindo as fotografias dos seus comandantes recebendo os respetivos prémios, no velho molhe de Santa Catalina, tendo o comandante Tengarrinha Pires recebido o seu troféu das mãos do Capitán-General de

Canarias, tenente-general López Valencia, a taça da Sail Training Association, que pode atualmente ser vista a bordo do ressuscitado *Rickmer Rickmers*, em Hamburgo, integrada no respetivo núcleo museológico.

No dia 16 de Agosto, sábado, saímos de manhã, pelas 08h, com rumo a Santa Cruz de Tenerife, ao molhe de cujo porto atracaríamos pelas 22h. Aí reencontrámos novamente as fragatas *Nuno Tristão* e *Diogo Gomes*, que zarpariam do porto nessa mesma noite. Depois da nossa chegada, ainda houve tempo para o baile no Casino de Tenerife, com fogo-de-artifício na rua, e, já mais tarde, para umas escapadelas ao cabaré *Rosaleda* e ao dancing *Arrivederci Roma*. Acabámos a noite, eu, o Alvarenga, o capelão e uma família canária, vejam bem, sentados numa esplanada, tendo regressado a bordo por volta das 4h da madrugada. Nos dias seguintes, mais festas, no Hotel Mencey e no Real Club Náutico, sendo de destacar, na 2ªfeira, 18 de Agosto, distribuição de mais prémios aos vencedores, na noite desse dia, no molhe da Ribera, tendo o prémio principal, a taça Generalíssimo Franco, sido entregue ao comandante da *Sagres* pelo Capitán-general de Canarias já referido. Mas, infelizmente, nem tudo foi festa, já que, na manhã deste dia, tive que ir ao Hospital Militar, por doença numa praça, que ficou internada, com o diagnóstico de abcesso do pulmão, que, felizmente, viria a resolver-se a contento. Há ainda que referir um outro incidente, desagradável, que foi o caso de, numa outra distribuição de prémios no Real Club Náutico, ainda na noite desse dia, ter havido um erro na distribuição dum prémio, que nos competia e não nos foi entregue, o que motivou uma reação de indignação do comandante, ordenando aos seus oficiais o abandono da sala, quando, fardados, dançávamos animadamente, o que não nos impediu de regressar ao baile, já mais tarde, evidentemente vestidos à futrica...

Dos dois dias restantes, nas Canárias, é de referir: A 19, a visita de retribuição ao navio-escola norueguês, que o comandante Tengarrinha Pires achou por bem fazer, acompanhado dos seus oficiais, o que foi pretexto para uma agradável confraternização entre camaradas de dois países tão diferentes, tendo eu, em seguida, a grata tarefa de mostrar a bela *Sagres* ao comandante e ao médico do draga-minas francês *Colmar*. A 20, o último dia, foi ocasião para recebermos mais um prémio, desta vez na Comandância de Marinha, com a entrega de uma taça ao nosso comandante, acompanhado de alguns oficiais da sua guarnição, tendo acabado a nossa estadia em Santa Cruz de Tenerife, para despedida, com mais uma noitada, no *Arrivederci Roma*.

Finalmente, o regresso a Lisboa, com partida às 08h15m de 5ªfeira, 21 de Agosto, tendo chegado à vista do cabo Espichel e de Sesimbra à tarde de 3ªfeira, dia 26, por onde ficámos até ao dia seguinte de manhã, aportando a Lisboa pelas 15h00m, fundeados em frente ao Terreiro do Paço, tendo o comandante desembarcado, de sobrecasaca, dragonas e chapéu armado, numa antiga e bonita galeota, a remos. Já no Tejo, e antes de fundear, todos os oficiais, individualmente, se deixaram fotografar, exibindo a taça Generalíssimo Franco, para a posteridade.

Poucos dias após a chegada a Lisboa, a *Sagres* teve a honra de ser visitada, por duas vezes, por personalidades políticas de peso: De uma das vezes, pelo recém-emposado ministro da Presidência, doutor Pedro Teotónio Pereira, ex-embaixador em Lon-

dres, muito feliz pela nossa vitória, com simpáticas palavras de muito apreço e gratidão para toda a guarnição. De outra vez, foi a solene visita do recém-eleito Presidente da República, contra-almirante Américo Thomaz, este mais sisudo, que, acompanhado pelo recém-nomeado ministro da Marinha, contra-almirante Quintanilha de Mendonça Dias, passou revista à guarnição formada no convés do navio, enquanto os marinheiros postados nas vergas soltavam os tradicionais gritos de saudação, tendo sido feita a entrega ao comandante, pelo Presidente, do troféu da Federação Portuguesa de Vela, comemorativo da nossa vitória. Confesso que foi a primeira vez, na minha vida de oficial da Armada, que enverguei o então denominado uniforme nº 2 (sobrecasaca, colete azul, calça azul, calçado preto, chapéu armado e dragonas, espada e talim nº1); da outra e última vez, foi aquando do meu casamento, na igreja do Mosteiro dos Jerónimos, alguns anos mais tarde.

Quando, no dia em que destaquei da *Sagres*, com guia de marcha para o Hospital da Marinha, cheguei à noite a casa, senti que tinha terminado então uma etapa única e inesquecível da minha vida marinheira. Liguei, absorto, o meu moderno gira-discos, comprado cerca de três anos antes em Hong Kong, pus a girar um disco de vinil de 33 rotações com o *Requiem* de Mozart, sentei-me no meu velho cadeirão e fechei os olhos, deixando perpassar, como um turbilhão, pela minha mente, muitos dos eventos, uns alegres, outros tristes, por mim vividos e sentidos durante os quatro anos em que andei por esses mares de além-mundo; mas, quando comecei a ouvir a sublime parte da *Lacrimosa*, não consegui reprimir umas lágrimas furtivas, que, escorrendo pela minha face estranhamente gélida e meio adormecida, a floraram à minha boca ressequida, que humedeceram, com um leve sabor a sal, como se fossem gotas de água desse mar salgado, que me foi tão querido e que estava agora a querer despedir-se de mim, quem sabe, num beijo virtual de adeus e de saudade, ele, cujo sal, afinal, como dizia Pessoa, eram, também, lágrimas de Portugal.

Vou terminar, formulando uma pergunta e dando a respectiva resposta: Podia eu ter tido uma carreira profissional suficientemente preenchida, atrativa e até compensatória, sem ter ingressado nas fileiras da Briosa, isto é, da Marinha Portuguesa? Poder, podia, mas não era a mesma coisa...

NO RASTO DO POVO QUE FOMOS E SOMOS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
José Caro Proença, em 19 de Abril

1. PREFÁCIO

No âmbito peninsular, a esmagadora maioria dos portugueses considera-se ibero; jamais hispano.

É um atavismo natural; desde o berço da Nacionalidade (Guimarães) ao ventre da Actualidade (Lisboa).

Como tal, é uma espécie de chauvinismo freudiano, etnocêntrico; emocional e não racional.

Fenómeno psíquico uterino que importa abordar, para entender o Povo que fomos e somos. À beira mar (im) plantado, desde o conhecimento da Terra, há milénios (Fig. 1).

Propósito cartesiano em que a ordem das ideias procede segundo a ordem das coisas seguintes.

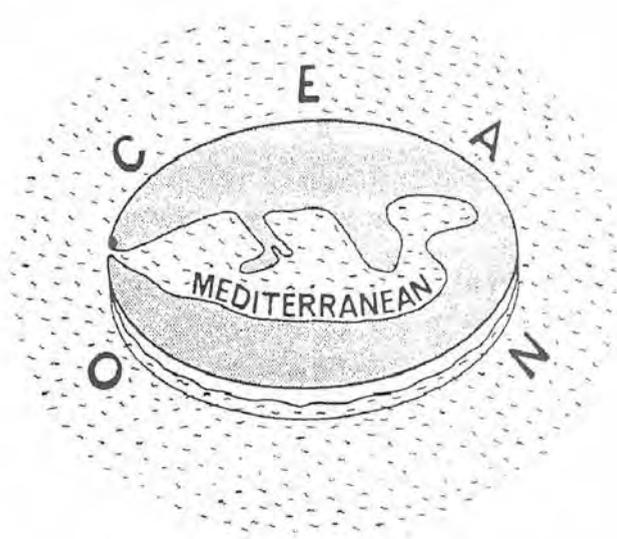


Fig. 1 – A representação (mais antiga de que há conhecimento) da Terra por Thales de Mileto (625-547 a. C.).

2. SINCRETISMO HISPANO VS. IBERO

A idiosincrasia portuguesa é um caldo antropocultural velho e relho. De insondáveis gerações e desvairadas gentes feito.

Gente desgovernada e ingovernável, segundo os Romanos da Antiguidade (séc. I a.C.). Atavismo ainda latente e patente em não raros desvarios actuais.

O cadinho telúrico dessa amálgama genético-cultural, é o ecúmeno mais ocidental do Ocidente da Europa. Chamado de Hispânia por Gregos e Romanos. Face à sua localização geográfica, no horizonte celeste da Estrela da Tarde; a *Hesper* (Vésper, Vénus).

Referência geo-astronómica poetizada por Luís de Camões em *Os Lusíadas*; onde e quando, ao entardecer, “...o Sol ardente, recolhendo /.../ Para o ‘Ponente’, o Véspero trazendo.” (Lus. III.115).

A palavra Véspero (Héspero) é a matriz literal de Hispânia (Espanha). Topónimo do território entre a “*Ocidental praia Lusitana*” (Lus. I.1) e a vertente dos Pirenéus, a oriente do rio Ebro (*Iberus fluv.*).

Por isso, à luz da Estrela da Tarde, Lisboa e os lisboetas são mais genuinamente Hispânicos do que Madrid e os madrilenos.

Ao invés, Portugal e os portugueses são menos Ibéricos do que o país e o povo *hermano*, do Levante hispânico.

Camões o diz em *Os Lusíadas*: “*Mas Afonso [V] do Reino [de Portugal] único herdeiro / Nome em armas ditoso em nossa Hespéria [Lusitana] /.../ se não quisera ir ver terra Ibéria*” (Lus. IV.54).

Ensinarmento pátrio de que a temática *Lisboa não seja francesa*, musicada por Raul Ferrão em meados do século passado (séc. XX), é uma espécie de avatar popular contra o provincianismo nacional.

Tendência ridícula criticada pelo Padre António Vieira.

Devido à “...*falta de autenticidade porque é um sentimento de subúrbio*”. De quem “*julga ser o que não é*” ou “*pensa estar onde não está*”, segundo António José Saraiva.

É o caso de quem se julga Ibérico onde o Tejo acaba e o Oceano começa; ou pensa, erradamente, estar na Ibéria e não na Hispânia a ocidente da Península.

Ainda mais crasso (julgo!) é o provincianismo de quantos consideram o património genético e cultural da Mãe Pátria herdado dos Celtas (c. 500 a.C.).

De Celtas e Celtiberos não há nenhuma referência em *Os Lusíadas* de Luís de Camões. Decerto pela sua inexistência e/ou não influência na Lusitânia.

De Celtas e Teutões (Teutónicos) Hitler tomou o arquétipo da Raça Ariana, para exterminar o Outro não Germânico. Paranóia, no mesmo teatro de operações bélicas, Celta-Ariano, milénios antes (c.1000-500 a.C.).

Na Península Hispânica, os Celtas não ultrapassaram o maciço central, onde nascem os rios Douro, Tejo e Guadiana (Fig. 2).

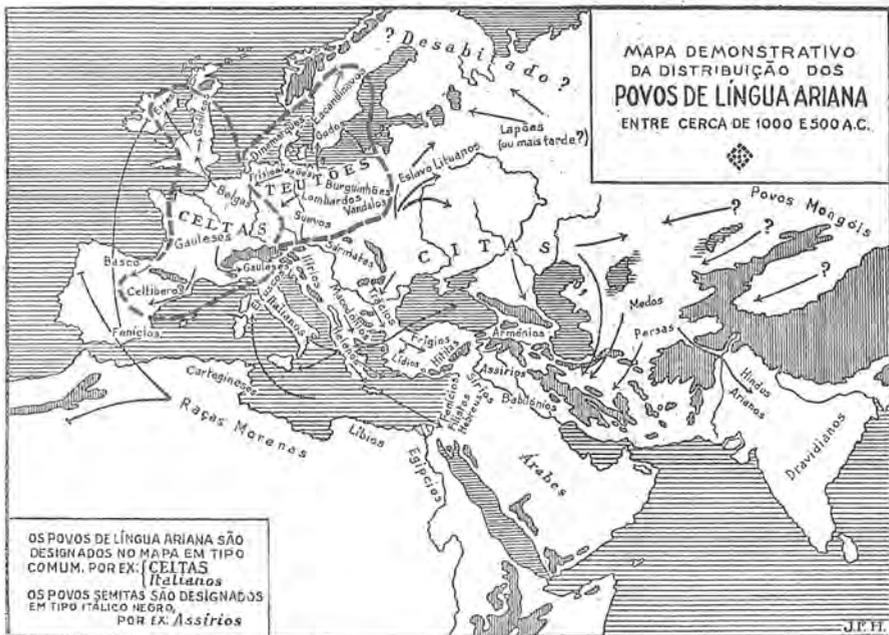


Fig. 2 – Expansão Celta até ao Vale do Iberus fl. (rio Ebro) cerca de 1000-500 a.C.

Daí o ADN lusitano-português não ser de raiz ariana. Salvo caso espúrio, bastardo. Segundo os especialistas, a linhagem do povo que fomos e somos advém do Norte de África; não do Centro da Europa Celta-Teutónica.

O património genético lusitano-português é, quiçá, de origem Berbere.

Etnia migrada (c. 3000 a.C.) através do Mediterrâneo, confinante com o Estreito de Gibraltar (Colunas de Hércules).

Então, o povoamento da Península teria decorrido entre o Cabo de S. Vicente (*Sacro Promontorium*) e a margem esquerda do Ebro (*Iberus fl.*), aquém Pirenéus; zona da Catalunha de hoje em dia.

Naquela época, os Berberes também teriam povoado as Ilhas Afortunadas (Canárias) dando origem ao Guanche. Povo moreno, de rosto oval e cabeça alongada (dolico-céfala) similar ao hispano-lusitano.

Por isso “*Somos todos hispanos*”: frase erudita de Natália Correia (in *Ideias & Figuras*, caderno “O Jornal”).

Igualdade geoantropológica em que uns são mais hispanos do que outros.

Ou seja, os íncolas da faixa atlântica; entre Sagres (a Sul) e Finisterra (a Norte).

3. HISPÂNIA PRÉ-ROMANA (PROTO-HISTÓRIA)

O topónimo Hispânia (Espanha) advém da Antiguidade Grega.

Quando todo o território a poente de Atenas era designado Hispânia (ou equivalente), por se confundir com o horizonte celeste da estrela *Hesper* (Vésper, Vénus).

Primeiro foi Roma, chamada de Hispânia.

Depois foi a Península mais ocidental da Europa.

Identificação toponímica que o Império Romano adoptou e perpetuou.

Assim, “*Somos [todos] Hispanos e devemos chamar hispanos a quantos habitamos a península hispânica*”, diz Almeida Garret.

De origem greco-romana, o topónimo Hispânia é alienígena; não nativo.

O mesmo sucede sobre a origem do nome Ibéria. Zona do Vale do Ebro (*Iberus fl.*) que o Império Romano incorporou na província Tarraconense. Um dos três territórios em que então (séc. I a.C.) a Península Hispânica foi dividida.

Pelo que introduzir o todo (Península Hispânica) na fracção (Ibérica) é ilógico. Igualzinho ao anexam risível de quem pretende, em Lisboa, meter o Rossio na vizinha rua da Betesga.

Em suma: como ecúmeno, a Ibéria é um vale, situado na parte oriental da Península Hispânica, de cerca de 910 Km de extensão; desde os Montes Cantábricos a montante, ao Mediterrâneo a jusante.

Na Antiguidade, os deuses pagãos eram os principais referentes da toponímia. De Atlas adveio Atlântico (Oceano, também nome de Deus) e outros significados (terrestres).

Também as constelações (do céu) foram as matrizes de vários topónimos. Como o ora em apreço: Hispânia de Hésper.

Na actualidade, a toponímia é um étimo dual: geográfico (topo) e literário (nominal). Via de regra, baseada na morfologia, na fauna ou na flora local.

Porém, como se chamava o território peninsular e quem o habitava, antes das Legiões Romanas o pisar e do Cônsul Augusto o dominar? (séc. I a.C.). Desconheço, por pré-histórico.

Todavia, a *História de Portugal* de Damião Peres (Vol. I, pág. 161, 1928), mostra a ocupação gentílica da Península, no Século V a.C. (Fig. 3).



Fig. 3 – Distribuição dos diferentes Povos na Península Hispânica c. 500 a. C. (cfr. Damião Peres, *História de Portugal*, vol. 3, p. 161, Portucalense Editora, 1928).

a) A Ocidente

Lucis – Território entre os rios Minho e Douro.

Sefes – Território entre os rios Douro e Tejo.

Cempses – Território entre os rios Tejo e Sado.

Cinetes (Cunetes, Cónios) – Território entre a margem direita do Baixo Guadiana e a orla atlântica do Algarve.

Nota: Tais ecúmenos, do séc. V a.C., correspondem ao actual espaço territorial português.

b) A Norte

Draganes – Território cantábrico actual.

c) A Leste

Iberos – Território confinante com o Vale do Ebro, entre os Pirinéus e os Montes Ibéricos, numa extensão c. 910 Km (Fig. 4).



Fig. 4 – Vale do Ebro (Ibéria), entre os Pirenéus e os Montes Ibéricos

d) A Sul

Tartessos – Território entre a margem esquerda do Guadiana e ainda além Guadalquivir.

Notas: 1) Os Tartessos descenderiam dos Berberes, como os demais grupos gentílicos da Hispânia mediterrânea-atlântica? Desconheço!

O Berbere era um povo de Raça Morena oriundo do Norte de África, aquém e além Mauritânia Tingitana.

A título de mera reflexão, merece comparar a similitude literária entre o radical (s.: Bérico) do antropónimo Berbérico e o de Ibérico, gerado a partir da foz do rio *Iberus*. Desde a costa mediterrânica da Hispânia, defronte do Norte de África e das Ilhas Baleares, até à nascente nos montes Cantábricos.

2) Segundo o arqueólogo Fernando de Almeida (in *As origens do povo Português...*), “foram os Tartessos os fundadores do primeiro reino organizado na Hispânia ocidental, englobando a depressão dos vales do Tejo e do Sado, até Olisipo [Lisboa]”. E, Fernando de Almeida acrescenta: “os Tartessos teriam construído o primeiro caminho terrestre ligando a capital do reino [hoje, Andaluzia] com Olisipo”.

O trajecto dessa eventual estrada tartéssica é um enigma, perante a história ciência, com consciência.

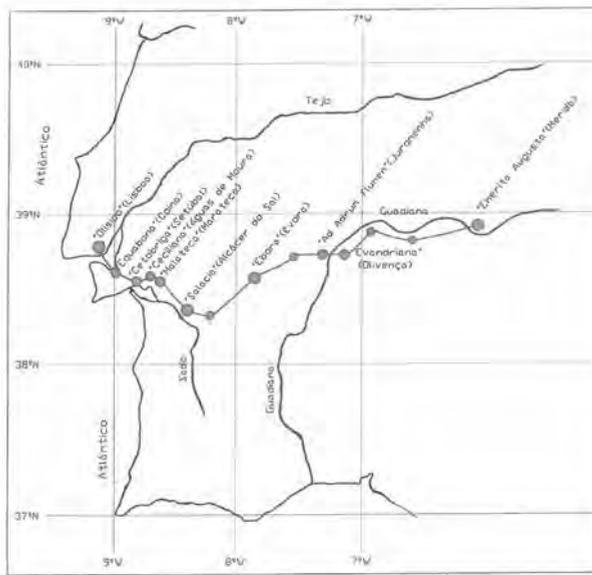


Fig. 5 – Primeira, ou principal, via terrestre Romana na Lusitânia, Olisipo, Equabona, Emerita Augusta.

Ao invés, a estrada romana a sul do Tejo é referida documentalmente e referenciada pelos nomes e distâncias inter-localidades, no trajecto Olisipo-Emérita Augusta (Fig. 5).

Tida como principal ou primeira via militar, entre o porto de Lisboa e a capital da Lusitânia Romana (Mérica), essa estrada comportava dois troços distintos: o fluvial, Lisboa ⇌ Coina e o terrestre Coina ⇌ Mérida.

O tráfego fluvial era assegurado por um sem-número de embarcações a remo (galés e galeras) e vela. Na generalidade construídas na margem esquerda do estuário do Tejo. Zona de abundante madeirame propício à construção naval, e logística adequada; zona confinante com o Porto da Romagem. O interface flúvio-terrestre de Equabona na margem direita do rio Coina; fronteira Oeste do concelho do Barreiro actual, correspondente ao tráfego Olisipo ⇌ Emérita Augusta; no trajecto e espacialização seguintes (p=passos):

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Olisipo (Lisboa) ⇔ Equabona (Coima) | 12.000 p |
| Equabona ⇔ Cetóbriga (Setúbal) | 12.000 p |
| Cetóbriga ⇔ Ceciliana (Gualva) | 12.000 p |
| Ceciliana ⇔ Malceca (Marateca) | 8.000 p |
| Malceca ⇔ Salacia (Alcácer do Sal) | 20.000 p |
| Salacia ⇔ Ebora (Évora) | 40.000 p |
| Ebora ⇔ Ad. Anas fluv. (Guadiana) | 60.000 p |
| Ad. Anas fluv. ⇔ Evandrina (Talavera) | 12.000 p |
| Evandrina ⇔ Emerita Augusta (Mérida) | 36.000 p |
| Percurso (total) | 212.000 p |

Nota: Dados obtidos de autores vários - Húbner, Antonino, João Bautista de Castro, José Leite de Vasconcelos e outros.

A estrada Lisboa ⇔ Mérida era o principal meio de comunicação militar, comercial e populacional na Lusitânia Romana, mercê da situação geoestratégica, política e económica do estuário do Tejo e do porto de Lisboa.

O mais confortável e amplo da Hispânia e, quiçá, da Europa Antiga.

4. HISPÂNIA ROMANA

A Pax-Júlia, celebrada sob os auspícios do Imperador Júlio César, (c. 150 a.C.) foi o culminar do domínio romano e apaziguamento na Hispânia Ocidental.

Seguiu-se-lhe a divisão administrativo-militar em três províncias (Fig. 6):



Fig. 6 – Divisão administrativa romana da Península Hispânica.

Tarraconense (*Tarraconensis*) sediada em Tarragona (*Tarraco*), a NE da foz do Ebro, frente ao Mediterrâneo.

Bética (*Baeticam*) sediada em Córdova (Koriba – colónia Patrícia Romana).

Lusitânia, sediada em Emérita Augusta (Mérida), a meio do curso do Guadiana (*Anas Fluv.*), margem direita. A fronteira fluvial, natural com a Bética ocidental.

Esse ordenamento peninsular teria acontecido entre os anos 29 e 27 a.C., segundo Estrabão.

Porém, na sua obra clássica *Les divisions administratives de l'Espagne romaine*, Albertini situa-o entre os anos 12 a 2 a.C.

Um e outro, períodos irrelevantes na génese da Lusitânia há bem dois milénios.

Temporalização do espaço terrestre, entre a margem esquerda do Tejo e a direita do Guadiana, então (Séc. I a.C.), ocupado pelos *Lusios* – segundo António José Saraiva, in *A Cultura em Portugal*, Fonte literária da transcrição seguinte: Livro I, p.21 “*Na crónica portuguesa de 1419 a forma latina Lusitana aparece também como sinónimo de Alentejo* (cfr. *Crónica dos Sete Primeiros Reis de Portugal*, Tarouca, 1952, I, p. 36) ”.

Se válida, tal sinonímia é fundamental na adequação entre a identidade e a origem da Lusitânia e de Portugal no seio do Alentejo.

Pois em Beja nasceu a Lusitânia, mediante a *Pax Julia* no séc. I a.C.; e, em Ourique se fez Portugal a 25 de Julho de 1139 – Dia de São Tiago. Onde e quando os companheiros de armas de Afonso Henriques, da estirpe de Gualdim Pais (1118-1195), aclamaram o Moço Príncipe rei de Portugal. Território que, de condado, se tornou reino. Visto não haver rei sem reino nem reino sem rei.

Importa relembrar as conquistas dos castelos de Santarém e Lisboa, em 1147, já sob o grito de guerra: “*Por Santiago e pelo rei Afonso*” [Henriques]! Culto santiaguista nascido e mantido de Além Tejo (Alentejo) ao Guadiana, até hoje. Comprovam-no as feiras e romarias e o signo principal, púrpura, afins à memória do Apóstolo da Hispânia Ocidental, em inúmeras localidades da Transtagana: de Palmela a Mértola – baluartes da luta e da cultura cristã contra o Islão.

Em suma, o topónimo Lusitânia advém do de Alentejo – conforme António José Saraiva.

Assim sendo, o Alentejo teria sido o berço telúrico e o baptistério nominativo:

Primeiro, da Lusitânia Romana (séc. a.C.);

Depois, da Lusitânia Moçárabe (séc. VIII d.C.);

Finalmente, de Portugal Lusitano (séc. XII d.C.).

A ocupação da Hispânia entre o período Romano e o Moçárabe, por outras gentes, não deixou marcas profundas, de longa duração, no património genético e linguístico-cultural dos Lusitanos.

De ocupações anteriores não falo; por pré-históricas. Como tal, desconhecidas perante a História Ciência.

Por isso não as considero, à frente.

Todavia não impeditiva da invasão e domínio da Hispânia e parte do Norte de África por diferentes povos.

Primeiro, no séc. IV, foram os Visigodos, Suevos e Vândalos (Fig. 8).



Fig. 8 – Ocupação da Península Hispânica por Visigodos e Suevos c. 500 d.C.

Depois, no séc. VIII, a Península Hispânica foi ocupada e dominada pelos muçulmanos, durante uns quatro séculos (Fig. 9).

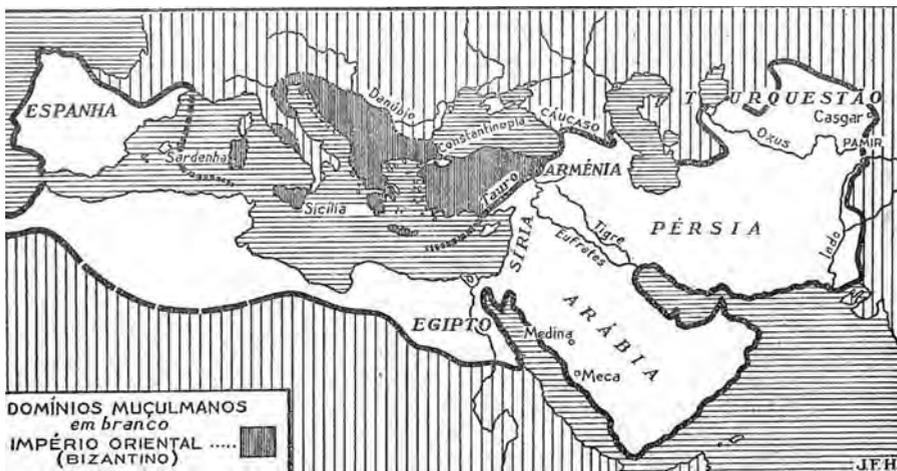


Fig. 9 – Império Muçulmano, 750 d.C.

Porém, a matriz linguística e cultural romana na Lusitânia manteve-se sempre, até hoje.

5.2 A Língua Latina

Segundo a lenda, Roma teria sido fundada em 753 a.C., no primitivo Lácio. O ventre do Povo Latino, da Língua Latina (Fig. 10) e da Verdade lhana e humana.

O Lácio está centrado no Monte Albano, cerca de 20 milhas a SE de Roma. Ali teria sido o santuário de Júpiter: o deus da Justiça e da Verdade.

Virtudes essas seguidas e difundidas pelos Romanos nos territórios sob a sua administração militar e jurídica. Assim teria acontecido na Lusitânia, onde o Direito Romano acompanhou sempre a última Flor de Lácio (Olavo Bilac).

A Língua e o Direito cívico de um Povo são os baluartes de um Estado democrático. Como a primitiva Lusitânia. De certeza moral, um País, um Estado, uma Pátria, uma Nação.

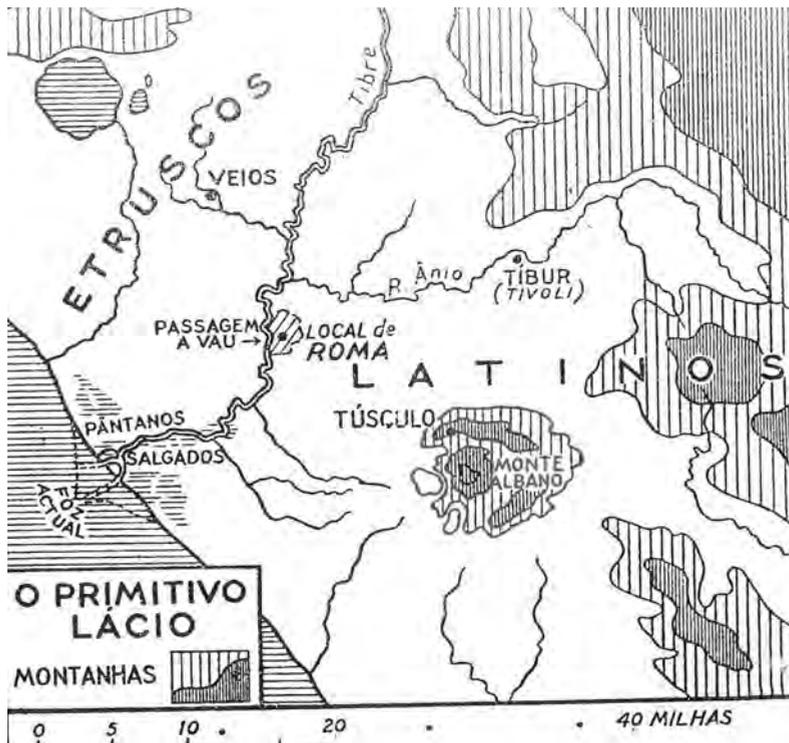


Fig. 10 – O primitivo Lácio, origem do Povo e da língua Latina.

5.3 O País Lusitano

Portugal é um país à beira mar (im)plantado, diz o vulgo. Mas já o era antes de ser. Quando Lusitânia Romana, há uns dois milénios.

O país é o território delimitado geograficamente, com identidade própria.

Assim aconteceu no Sudoeste (SW) da Península Hispânica no final do século I a.C. Os Romanos o referenciaram geodesicamente e o identificaram toponimicamente com o nome de Lusitânia.

Por insondáveis desígnios mitológicos, o contorno geográfico da Lusitânia sugere a esfinge de um busto romano da época. Como o de Augusto César, o fundador da Lusitânia sediada em Emérita Augusta (Mérida).

Em toda a amplitude, o limite geográfico da Lusitânia correspondia ao perfil de uma cabeça humana. Olhar bem defronte o *Mare Atlanticus* e nuca virada contra Roma (Fig. 11).

Recorte telúrico anatómico perfeito, ao pormenor. Entre a foz do Douro e a do Guadiana está lá tudo. Quer no contorno litorâneo (W/S) quer na raia terrestre (N/E).



Fig. 11 – Contorno geográfico da Lusitânia Romana, sugerindo esfinge de cabeça de **cônsul** olhando o *Mare Atlanticus Occidentalis*.

Decompondo temos:

- a) A testa do busto, do Porto a Aveiro;
- b) Os olhos na foz do Mondego;
- c) O nariz, do ponto anterior ao Cabo da Roca;
- d) A boca e garganta na foz do rio Tejo;
- e) A queixada, da Trafaria ao Cabo Espichel/estuário do Sado;
- f) O pescoço, com o respectivo **Nó Górdio** (Cabo Sardão), do Estuário do Sado/Tróia ao cabo de S. Vicente;
- g) A base do busto, entre esse promontório sacro e a foz do Guadiana;
- h) O toutiço revestido de cabelo, correspondente à margem esquerda do Douro - da foz ainda além Régua;
- i) A nuca, desde a referência anterior até Mérida (capital da Lusitânia, sita na margem direita do curso médio do Guadiana);
- j) O pescoço (retro), segundo o curso do Guadiana, entre Mérida e Vila Real de S. António (Foz);
- k) O(s) miolo(s), sobretudo, corresponderia(m) ao Alentejo (Lusitânia); de que os neurónios seriam os alentejanos (então ditos: Sefes, Cempses e Cinetes ou Cónios).

Nota: Desculpai a alegoria telúrico-anatómica. Aliás já retratada por Luís de Camões em *Os Lusíadas* (1572):

a) “*Eis aqui, quase cume da cabeça
da Europa toda, o reino Lusitano,
Onde a terra se acaba e o mar começa
E onde Febo [Sol] repousa [se põe] no Oceano*”
(Lus., III.20)

b) “*Esta é a ditosa pátria minha amada*

.....
*Esta foi Lusitânia, derivada
De Luso ou Lisa [alentejana] que de Baco antigo
Filhos foram, parece, ou companheiros,
E nela antam [foram] os íncolas primeiros.*”
(Lus., III.21)

Obs.: Na semiologia poetizada de Camões, Baco, filho de Júpiter, teria sido o *pai* e/ou companheiro dos primeiros Alentejano-Lusitanos; os íncolas de Além Tejo, a quem Baco ensinou a agricultura e a plantar vinha, mediante interpostos romanos no final do séc. I a. C. Lídimo herdeiro das virtudes divinas de seu pai (Júpiter), Baco também teria pugnado pela Paz, pela Verdade e pela Justiça “*no cume da cabeça / de Europa toda,/ onde a terra se acaba e o mar [Atlanticus] começa*”. (Lus. III.20)

5.4 A Pátria Lusitana

O país Lusitano tornou-se Pátria dos Lusitanos.

Pela incorporação tácita dos nativos naquele espaço geográfico (séc. I a.C.).

A identidade pátria é o orgulho de qualquer cidadão; por precedente do onomástico.

Estigma ainda mais forte do que a identidade pessoal. Por advir da Mãe Pátria antes de aposto pós-nascimento.

Portanto a Lusitânia era a Mãe Pátria dos Lusitanos; como Portugal é a Mãe Pátria dos Portugueses.

Implícita e diacronicamente, a Lusitânia perfila-se como Pátria Avó dos Portugueses.

Espelha-o o radical Luso de Lusofonia. Fernando Pessoa o diz: “*A Língua Portuguesa é a minha Pátria*”.

Língua perpetuada pela escrita latina, substrato do *Homo Cívicus*. Pois é pela escrita que o ser humano transita de selvagem a civilizado.

Mutação iniciada com a criação da Lusitânia Romana.

O cadinho do avatar de dialectos e patoás diferentes em Língua uma ortografável de os Lusíadas. Antropónimo do povo imortalizado por Luís de Camões em versos mil.

5.5 A Nação Lusitana Romana

A Nação Lusitana surgiu a par da formação do País e da Pátria Lusitana. Pela simbiose da Língua com a Cultura dos diferentes grupos etnodialecticais imposta pela administração romana.

Património linguístico e cultural ainda latente e patente no substrato da Nação Portuguesa.

Embora modificado quase até às entranhas, é óbvio.

Como a Língua e a Cultura implantadas por Portugal no Brasil (Angola, Moçambique, etc.) não têm o cariz inicial, de há séculos. Todavia não deixam de ser portuguesas, mestiçadas.

Tal como a Língua e a Cultura portuguesas, de origem latino-romana de há uns dois milénios, também estão aculturadas profundamente, na essência e na aparência.

Ou seja:

a) A Língua, tida como meio de comunicação e aglutinação humana. Na actualidade, comum a uns duzentos milhões de humanos disseminados por todos os cantos e recantos do mundo. Com nuances linguísticas díspares próprias de cada habitat, é evidente.

Habitat da Grande Nação Lusófona onde a Lusofonia é uma Língua de Civilização de primeira grandeza.

b) A Cultura tida como veículo de progresso humano de engenho e arte feito.

Ou seja: o Saber e Saber Fazer bem em prol da comunidade em geral, sem especulação nem opressão.

Utensilagem mental veiculada através da rede material de estradas (romanas).
 Rede inter-urbes dotada de escolas, teatros, templos, balneários, tribunais,
 fóruns e demais lugares públicos, onde prevalecia a língua dual romana.
 Ou seja, a Língua das Letras e a Língua dos Números.

A Língua das Letras ainda mantém a seiva da Flor do Lácio (Olavo Bilac).

A Língua dos Números (romanos) não tanto. Pois caiu em desuso, corrente e coe-
 rente. Desde o início da Idade Moderna (final do Séc. XV), perante a hegemonia da
 numeração árabe. Linguagem algorítmica mais prática, útil e universal do que a romana.

A numeração romana e outras, ainda mais antigas, não se adequavam ao progresso
 científico, prático e continuado. Por desprovidas do Zero. Elemento chave do sistema
 binário, fundamental no processo da engenharia dos computadores de hoje em dia.

A representação gráfica dos primitivos números fenícios sugeria dedos humanos.
 Dígitos repetidos nove vezes. Depois as dezenas, centenas, etc., tinham outros símbolos.
 Como os XX..., CC..., etc., da numeração romana.

A numeração fenícia foi adoptada por várias civilizações da Antiguidade; excepto
 por gregos e hebraicos que utilizavam todas as letras do alfabeto (Fig. 12).

| | | | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|---|--|
| Egípcia 3500 A.C |  |  |  |  |  |  |
| | 1 | 6 | 10 | 32 | 100 | 1000 |
| Sumeriana 3500 A.C |  |  |  |  |  |  |
| | 1 | 6 | 10 | 23 | 60 | 36060 ou 660 |
| Síria |  |  |  |  | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | | |
| Grega Atica |  |  |  |  |  | |
| | 1 | 9 | 21 | 69 | 169 | |

Fig. 12 – Incrições numéricas da Antiguidade.

A ausência de achados arqueológicos significativos de numeração grega, fenícia, hebraica, celta e/ou de outra civilização Antiga, no actual território português, indicia a sua não sedentarização na Hispânia Ocidental.

Falácia não raras vezes difundida sem causa.

Na vida quotidiana, os Lusitanos e, posteriormente, os Portugueses pré-Séc. XV usavam a numeração romana.

Só pela mão do infante D. Pedro, duque de Coimbra, e avô materno d'el Rei D. João II, a numeração árabe surge na literatura portuguesa (in *Virtuosa Benfeitoria*, 1418-1433).

Depois, Álvaro Velho do Barreiro foi o precursor conhecido da aplicação de números árabes na literatura náutica, à escala mundial.

Fê-lo no descritivo noticioso da primeira viagem marítima de Vasco da Gama à Índia (1497-1499).

Facto de assinalar na alvorada da Era Moderna, de que Portugal e os Portugueses da geração de Quatrocentos foram pioneiros; alicerçados na Língua das Letras (latino-romanas) e na Língua dos Números (árabes). Legado inquestionável e imprescindível na actividade quotidiana, cultural e científica, da humanidade desde então: final do séc. XV.

5.6 O Estado Lusitano Romano

Portugal criou o Estado da Índia. O primeiro e, quiçá, o único Estado no mundo descontínuo do continente soberano.

Processo diacrónico de longa duração temporal; iniciado no vice-reinado de D. Francisco de Almeida (1505) e terminado no governo de Vassalo e Silva (1961).

Domínio sustentado pelo argumento armado do mais forte. Portugal e União Indiana, respectivamente.

Durante uns três séculos de soberania portuguesa no continente indiano, o Estado alienígena português impôs-se pela força: das armas e das leis.

Cópia fiel da praxis romana na Lusitânia Hispana, mais de um milénio antes.

Onde e quando Roma criou um Estado Moderno. Entre o demais baseado no Direito Romano. Ainda hoje vigente em Portugal e na Europa, sob muitos aspectos da civilização ocidental.

Leis que os portugueses também impuseram nas partes mais orientais do Oriente sob o seu domínio. De Goa, Damão e Diu, a Macau e Timor.

6. LUSITÂNIA MUÇULMANA

6.1 Hiato pós-Romanização

Após a queda do Império Romano (c. séc. V), a Península Hispânica foi invadida e dominada por hordas bárbaras. Gente belicosa, de raça ariana, oriunda do nordeste (NE) da Europa.

Teutões, descendentes de Celtas e avoengos do arquétipo paranóico, utópico, do *Homo hitlerianus*.

Os Suevos ocuparam o NW da Hispânia, e os Visigodos dominaram o resto da península, de Norte a Sul, aquém Pirenéus.

O património genético e cultural desses alienígenas é desprezível no povo português. Comparado com a herança romana e muçulmana, é evidente.

Na *História da Literatura Portuguesa* (pág. 20), António José Saraiva e Óscar Lopes, dizem: “Entre a romanização e a reconquista das monarquias neogóticas, a Península conheceu o domínio de várias aristocracias guerreiras germânicas (Alanos, Vândalos, Suevos e Visigodos) e a ocupação muçulmana. Mas tais conquistas não alteraram fundamentalmente a estrutura latina.”

E, acrescento, também não afectaram a essência do património genético e cultural latino-lusitano, iniciado séculos antes (c. Séc. I a.C.)

6.2 Moçarabização Lusitana

No ano 711, a Hispânia foi invadida pelo exército muçulmano de Tarik Ibn Ziad. Porém não totalmente ocupada e dominada.

Outros califas prolongaram essa operação bélica. Assim fez Mohamed Almançor contra Santiago de Compostela (997). Santuário cristão perto de Vigo. O grande porto de mar do Noroeste (NW) da Península de onde Almançor iniciou o ataque terrestre contra Compostela.

O contingente militar-naval de Almançor foi transportado em vários navios. Mormente a partir de Alcácer do Sal. Ao tempo a principal base naval muçulmana na Lusitânia.

E, também, importante estaleiro de construção naval. O madeirame da densa floresta de pinheiro manso da região alentejana o propiciava.

De Alcácer do Sal, descendo o rio Sado, as embarcações demandavam o mar-largo Atlântico defronte do Cabo Espichel (e vice-versa).

Assim singrou a armada de Almançor à bolina, rumo Norte. Contra Vigo após passagem logística pela foz do Douro. (Porto), de permeio.

É óbvio, o engenho e arte de construção naval e de navegar árabes foram continuados pelos Portugueses, pós-Reconquista cristã.

Desde a lendária actividade marítima de Fuas Roupinho, no reinado de Afonso Henriques (Séc. XII), à epopeia de Vasco da Gama à Índia no reinado de D. Manuel I (1497-1499).

Este, feito náutico sem precedentes, *Por mares nunca de outro lenho arados*: sigla máxima desta Academia de Marinha.

Como a nau S. Gabriel de Vasco da Gama e a irmã gémea S. Rafael, comandada por seu irmão Paulo da Gama.

Naus decerto construídas na Telha Velha. Um lugar recôndito na margem direita do rio Coima (concelho do Barreiro) “*onde pela primeira vez se construíram naus em Portugal*” (cfr. Dicionário Padre Luís Cardoso, A.N.T.T.).

Naus que desvendaram o caminho da Índia, bolinando contra ventos adversos e mares tenebrosos.

Sob orientação geomagnética (bússola) e observação astronómica (astrolábio).

Herança árabe acurada, ainda utilizada.

7. PORTUGAL LUSITANO

Da Lusitânia Muçulmana nasceu Portugal, pós conquista do seu património territorial, cultural e linguístico, por Afonso Henriques e monarcas sucessores (Séc. XII).

Processo diacrónico (histórico) ultimado no reinado de Afonso III, com a delimitação das fronteiras a sul do Tejo.

No reinado de D. Dinis (Séc. XIV) o latim-moçárabe dá lugar à Língua Portuguesa. Utensilagem literária a que o infante D. Pedro, duque de Coimbra, associa a numeração árabe, já referida.

O *Livro da Virtuosa Benfeytoria* (1418-1433) foi o *corpus* onde as notações algorítmicas enriqueceram o excurso alfabético pela primeira vez na Literatura Portuguesa (segundo Joaquim Barradas de Carvalho).

O dito infante D. Pedro foi, também, o precursor da literatura marítima portuguesa, ao escrever nas *Ordenações Afonsinas*: “*Maravilhosas cousas são os feytos do mar e assinaladamente aqueles que fazem os homees em maneira d’andar sobre el por mestria e arte assy como nas naaos e galees e todo los outros navios*”.

Além desse documento régio (afim a D. Afonso V) o decantado Infante das Sete Partidas do Mundo publicou um *Livro de Ofícios* navais.

Obra até então inédita, onde consta a práxis náutica seguinte: “*Por que, avendo o sseu vento de viagem viimos com as nossas obras aos portos desejados*”.

Ensinaro sábio, em literatura pragmática, que encerra a História de Portugal Medieval. E *mater* do conhecimento universal e da Era Moderna, pós finais do século XV.

8. PORTUGAL UNIVERSAL

Os Romanos inventaram a rede de estradas terrestres a partir da Via Ápia; há bem dois milénios.

Obra de engenharia política visando a redução da Europa medieval a uma cidade: Roma.

Cidade aberta à mobilidade humana. O cavalo animal era o símbolo neuro-dinâmico, na era mecanicista; versus cavalo-vapor (Horse Power, HP), termodinâmico, na era maquinicista pós Revolução Industrial.

Porém, foram os Portugueses da geração de Quatrocentos os criadores da rede de estradas marítimas à escala global. Simbolizada na esfera armilar que envolve o escudo nacional, no brasão heráldico de Portugal.

Empreendimento náutico que reduziu os oceanos do Orbe a um só mar: “*...o da Ocidental praia Lusitana*” (Restelo, Lisboa).



Fig. 13 – Esfera armilar

Empreendimento concebido pela política atlântica d’ El Rei D. João II e encetado por Pêro de Alenquer; quando piloto-mor da frota de Vasco da Gama que desvendou o caminho marítimo da Índia pela rota do Cabo (Boa Esperança).

Uma espécie de *Via Ápia*, atlântica genuinamente portuguesa.

Derrota singrada em 96 dias, entre a ilha de Santiago (3 Ago. 1497) e a Angra de S. Helena (7 Nov. 1497).

Viagem sem terra à vista, pelo W do Atlântico Sul. Orientada tão-só pela rosa da agulha (bússola) e observação astronómica (astrolábio): “...*para que mais certas se conheçam / as partes tão remotas onde estamos [África] / Pelo novo instrumento do astrolábio / Invenção de sútil juízo e sábio, diz Camões*” (Lus. V.25).

Ou seja, a invenção de origem árabe (astrolábio) e juízo sábio de quem o utilizou pela primeira vez (Pero de Alenquer); “...*naqueles mares e terras com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto*” (Duarte Pacheco Pereira).

Foi o despontar da alvorada do saber de experiência com ciência consciente feito, a contornar o cotovelo de África Austral.

Por isso considero Pero de Alenquer o vero Homem do Leme d’El-Rei D. João II, na poética pessoana, como paradigma dos grandes navegadores portugueses nos séculos XV e XVI.

Alguns, também excelsos (d) escritores do que viram claramente visto: s. observaram. Vultos cultos, de muito saber de experiência feito; da estirpe de Duarte Pacheco Pereira e D. João de Castro.

Dísparos da dinastia de cientistas de gabinete; de Abraão Zacuto a Pedro Nunes (1502-1578).

Zacuto, foi o autor do *Almanach Perpetuum* (1496). Utensilagem de grande apreço e utilização prática nesse tempo.

Nunes, foi o titular de vasta e diversificada obra literária e científica sobre “*Novas terras, novos mares e o que mais he: novo ceo e novas estrelas*” (Pedro Nunes).

Céu e estrelas que Sacadura Cabral e Gago Coutinho sulcaram e utilizaram pela primeira vez na história da aviação orientada por observação astronómica, no voo Lisboa-Rio de Janeiro (1922). Derrota que se perfila como uma espécie inédita de *Via Ápia* aérea. Cerne da rede de estradas aéreas que reduziu o Mundo a simples balcão de *check-in* ou tapete rolante de bagagens, aeroportuárias.

9. POSFÁCIO

Segundo os especialistas, o Homo andante e falante teria nascido no ventre da Mãe África (Fig. 14).



Fig. 14 – Origem e migração dos humanos de África.

Lugar de onde emigrou para os vários continentes do Globo. Como a Hispânia, bem defronte do Norte de África.

Essa primeira vaga de Raça e Língua Morena teria povoado a parte mais ocidental da Europa, há bem cinco milénios.

Talvez fosse gente de raiz Berbere. Ascendente do Cinete (Cunete, Cónio) e Cempse. Etnia avoenga do Lusitano, nado e perpetuado na Hispânia *Occidentalis Atlanticus* (vs. Ibéria *Orientalis Mediterranium*).

A aventada migração Berbere é proto-histórica. Portanto, sincrética por natureza. Salvo o rasto do respectivo ADN para especialistas.

A segunda vaga, de Gente e Língua Morenas, oriunda de África para a Lusitânia, já faz parte da História de Portugal. Pelo legado Moçárabe, alfabético e algorítmico. Bem vivo e activo desde 711 à actualidade (Fig. 15).



Fig. 15 – Distribuição das Línguas Hispânicas em fins do século XI.

A terceira vaga (última) floresceu da Revolução dos Cravos em Portugal (25 de Abril de 1974).

Horda, também de mentalidade e cultura tropical. Chegada e espalhada a esmo, no rectângulo lusitano tão pequeno e descolorido. Face à vaga humana repatriada caoticamente das ex-colónias portuguesas descolonizadas.

Mais de meio milhão de indivíduos, caldeados, temperados e tismados por muitos sóis austrais, alterou radicalmente Portugal estagnado pelo ex-regime oclusivo e opressivo de então.

Tacanho e provinciano em muitos aspectos. Desculpai, se errado.

Senhoras e senhores

Portugal e os portugueses miscigenaram-se de novo pós 25 de Abril (1974).

Mercê da mundividência e da mundivivência repatriadas de além-mar a granel. Sob o apodo depreciativo de Retornados. Com o retorno das caravelas, peioradas.

Todavia foi como um retorno de enriquecimento cultural e humano luso-tropical, genuinamente universal.

Originário da esclarecida política atlântica d'El Rei D. João II (1474).

Visão cosmopolita continuada pela comunidade lusófona sem fronteiras geográficas e nem barreiras genéticas ou religiosas.

Cosmopolitismo lhano e humano antípoda da Globalização decorrente. O processo especulativo, sem rosto e nem rasto, gerado pelo Poder Oculto do *Senhor dos Anéis*.

Os anéis da esfera armilar da rede de estradas cósmicas do mundo actual reduzido a um *micro-chip*. A essência do cérebro artificial de um novo Magalhães, cibernauta. O capitão-mor de uma incomensurável frota electrónica vogando estonteante em torno do Planeta à velocidade da luz – 300.000 Km/seg.

Agora não a serviço de Castela.

Mas um Magalhães enlatado, servo de soberano dos Nibelungos actuais.

Os *on-line* da cibernáutica desenfreada. Poluidora do espaço cósmico e devassadora da privacidade alheia.

Em suma:

O Português (Língua) não retornou do ultramar, em caravela alguma pós 25 de Abril.

O Português, ficou onde sempre esteve; desde a gesta marítima de Vasco da Gama (1497-1499) e de Pedro Álvares Cabral (1500).

O Português ficou como património da Humanidade de uns duzentos milhões de lusófonos; do Brasil...ainda além da Taprobana (Lus. I.1).

Logosfera da *Última flor do Lácio* (Olavo Bilac) que encheria de orgulho qualquer Civilização da Antiguidade (Fenícia, Hebraica, Egípcia, Grega, Romana, Hindustânica ou Chinesa).

Até as grandes potências linguísticas da actualidade se limitaram a navegar na esteira do Homem do Leme d'El Rei D. João II (Séc. XV). O precursor da Língua Andarilha de Camões e Fernão Mendes Pinto. Língua apoucada por iluminados de ocasião, recente.

Língua de Civilização, Cultura e Progresso universal, o Português jamais retornou de onde ficou, pujante e perene; “*da Ocidental praia Lusitana ainda além da Taprobana*”.

Assim vê e crê o último Velho do Restelo: praia morena, hispana de gema.

Por isso digo: sou Português, hispano genuíno; não sou Espanhol, ibérico levantino. Respeitem-me como tal; ainda que errado.

Obrigado... Muito obrigado.

O PODER MARITÍMO PORTUGUÊS NO INÍCIO DO SÉCULO XIX

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
José Rodrigues Pereira, em 10 de Maio

Permitam que comece por agradecer ao Senhor almirante Vieira Matias o convite para realizar esta conferência e também as palavras elogiosas com que me apresentou.

Há pouco mais de duzentos anos a cidade de Lisboa assistiu à partida de uma esquadra portuguesa que transportava para o Brasil a Família Real, a Corte e algumas importantes instituições do Estado, transferindo para aquele território a capital do Reino e do Império, perante a invasão e ameaça de ocupação do território europeu pelos exércitos francês e espanhol.

Esta acção foi possível porque Portugal seguira, no último quartel do Século XVIII, uma política de desenvolvimento do seu Poder Marítimo que lhe permitiu, no momento necessário utilizá-lo da forma mais conveniente para a defesa da sua soberania.

Pela reforma administrativa de 1763 fora criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, que passou a dirigir todos os assuntos da Corporação e dos territórios de Além-Mar.

Este facto não é alheio, certamente, à importância de que então se revestia o comércio marítimo do Brasil.

Em 1770 é nomeado Martinho de Melo e Castro para ocupar aquele cargo, iniciando-se um período de ressurgimento da Marinha de Guerra através da acção persistente daquele Secretário de Estado, e do seu sucessor D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Na área do pessoal, procedeu-se à regularização dos postos da Armada e à fixação dos vencimentos. Criaram a Companhia Real dos Guardas-Marinhas, a Academia Real dos Guardas-Marinhas, o Corpo de Oficiais da Armada Real, a Brigada Real da Marinha e a Brigada Real de Artilharia da Marinha.

Na área das infra-estruturas, salientamos a construção da Real Fábrica de Cordoaria, do Real Hospital de Marinha, a reorganização do Arsenal da Marinha com a construção do seu dique, a primeira doca seca de Portugal e a criação dos Arsenais de Goa e da Baía onde viriam a ser construídos alguns navios de guerra.

Na área do material, foram lançados ao mar num período de sete anos, 18 navios, para além de mais seis modernizados no mesmo período. Deve-se sublinhar que tendo sido lançados ao mar no Arsenal em 2 de Dezembro de 1789, três navios, 22 meses mais tarde o mesmo sucedeu a outros três e, 14 meses depois destes a mais três.

Em 1796 a Marinha Portuguesa dispunha de 50 navios de alto bordo e 30 embarcações mais pequenas, com um total de 2700 peças de artilharia.



Esta Armada, de 800 oficiais e 20000 homens embarcados, numa população de 3 milhões de habitantes, permitia manter em permanência esquadras na entrada do Mediterrâneo, ao longo da costa portuguesa e ao largo dos Açores, que protegiam o comércio marítimo português contra as actividades dos corsários franceses, espanhóis e barbarescos. Nos dias de hoje estes valores seriam equivalentes a um quadro de 2800 oficiais e 70000 homens para a população actual de 10500000 de habitantes.

Fazemos um parêntesis para explicar que as guarnições dos navios se compunham por quatro grandes grupos de pessoal.

O Comandante, é o responsável máximo pelo navio de cujas decisões dependiam as tarefas de todos os elementos da guarnição.

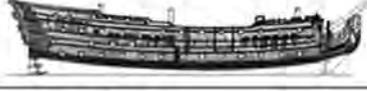
O Estado-Maior constituído pelo conjunto dos seus oficiais combatentes e que quando solicitados, servem de conselheiros do comandante.

A Marinhagem formada pelos mestres, marinheiros e grumetes destinados à manobra do navio, constituem a sua maioria; cerca de 50%.

Os Artilheiros responsáveis pela operação das peças de artilharia correspondiam a cerca de 20% do pessoal.

Os Fuzileiros ou Infantaria de Marinha são os responsáveis pela disciplina e a segurança a bordo, compete-lhe a guarda do navio nos portos e, em combate guarnecem os cestos de gávea para desses pontos altos disparar os seus mosquetes e espingardas contra o convés do navio inimigo. Representam 20% da guarnição.

Havia ainda que contar, nas guarnições, com os oficiais não combatentes – os da fazenda, médicos, capelães, voluntários, etc. – e as praças especializadas – calafates, carpinteiros, barbeiros, pajens, taifas, etc. – que representam apenas uns 5% da guarnição.

| Navio | Classe | Guarnição (homens) | Nº de peças | Peso de uma bordada (kg) |
|---|--------|--------------------|-------------|--------------------------|
|  | 1ª | 850 a 950 | Mais de 100 | 1.200 |
|  | 2ª | 750 | 90 a 98 | 1.000 |
|  | 3ª | 490 a 720 | 60 a 80 | 800 |
|  | 4ª | 350 | 42 a 50 | 400 |
|  | 5ª | 215 a 320 | 32 a 40 | 160 a 300 |
|  | 6ª | 160 a 200 | 20 a 28 | 80 a 120 |

| Artilharia | Designação / Calibre | Alcance (metros) |
|---|-----------------------|------------------|
|  | Peça de 24 libras | 2.300 |
|  | Peça de 18 libras | 2.300 |
|  | Peça de 12 libras | 1.830 |
|  | Caronada de 42 libras | 1.070 |
|  | Caronada de 32 libras | 990 |

Os navios de guerra do século XVIII eram verdadeiras fortalezas flutuantes em face da sua capacidade de transporte e do seu poder de fogo. Os maiores navios poderiam deitar bordadas de 30 toneladas de projectéis em cada hora e suportar combates durante longas horas.

Eram classificados em 6 classes de acordo com as suas dimensões e o número de peças de artilharia, ou seja a sua capacidade para combate.

Os navios de 1ª, 2ª e 3ª classe, com mais de 64 peças, são designados por navios de linha. A sua missão é navegar na linha de batalha nos combates onde intervêm elevado número de navios.

Os navios de 4ª classe, as fragatas, que nas grandes esquadras servem de avisos, enviados para descobrir e seguir o inimigo, são por excelência os navios de escolta dos combóios de navios mercantes e de combate aos corsários.

Aos navios mais pequenos de 5ª e 6ª classe – corvetas, brigues e escunas – está atribuída uma grande variedade de outras tarefas. São os navios de estação nas colónias, corsários, transportes de tropas e de correio, navios-hospital e navios-depósito.



O armamento principal dos navios desta época era a peça de artilharia, de ferro ou de bronze, de alma lisa e carregamento pela boca que disparava projecteis esféricos de ferro ou pedra.

As peças eram classificadas pelo peso do seu projectil em libras (1 libra = 453 gramas). Variavam geralmente entre 4 e 36 libras (peso do projectil) sendo as mais divulgadas as de 32 para os navios de linha, as de 24 para as fragatas e as de 18 para as corvetas e brigues.

O poder de fogo de uma Esquadra era muito superior ao de um Exército, pormenor que por vezes passa despercebido.

Em 1815 o Exército de Napoleão, que se iria bater na batalha de Waterloo, possuía no terreno 366 peças de artilharia com calibres entre 6 e 12 libras. A força de Artilheiros necessários para operar este contingente rondava os 9000 homens e as parselhas de animais para as rebocar, às suas munições e aos abastecimentos era de 5000 cavalos.

A esquadra de Nelson, de 27 navios, que se bateu em Trafalgar (1805), tinha 2232 peças de calibres entre 12 e 68 libras. O efectivo necessário para operar este parque de artilharia era de 14000 homens.

Nelson podia transportar um poder de fogo seis vezes superior ao de Napoleão, com muito maiores calibres, com 1/6 dos custos logísticos e a uma velocidade cinco vezes maior.

O ano de 1792 marcou a data em que a Europa se declarou incompatível com a Revolução Francesa, tendo a generalidade dos países tomado medidas de defesa relativamente à França.

No início do conflito, Portugal prepara uma esquadra de sete navios, denominada Esquadra do Canal, sob o comando do Tenente-general Sanches de Brito, que envia para Inglaterra em 1793, destinada a colaborar com os ingleses nas lutas contra a França no Canal da Mancha.

No ano seguinte, uma nova esquadra de oito navios, sob o comando do Chefe de Esquadra António Januário do Vale, incorporou-se nas forças navais inglesas, procedendo a numerosas acções de escolta a comboios de navios mercantes e regressando a Lisboa ao fim de oito meses de dura campanha.

Também em 1793, uma frota de quatro navios, sob o comando do chefe de divisão Pedro Mariz de Sousa Sarmiento, largou de Lisboa escoltando os 14 transportes onde seguiam as forças militares portuguesas enviadas para a Catalunha, a fim de combater os franceses no Rossilhão.

No ano de 1795, a charrua *Santo António*, o *Polifeno* de 22 peças e uma guarnição de 85 homens, pertencente à Companhia do Pernambuco, quando seguia a caminho da Índia, foi atacada a 21 de Novembro pela fragata francesa *Preneuse* de 44 peças e com quem manteve um duro combate de mais de 5 horas.

Em 25 de Dezembro de 1795 largou de Lisboa a Frota do Brasil, composta de 23 navios mercantes sob a protecção da esquadra do tenente-general Bernardo Ramires Esquível, composta de 5 navios (3 naus e 2 fragatas). No regresso a Lisboa a esquadra, agora com 7 navios (5 naus e 2 fragatas), escoltou os 23 navios da frota do Brasil e mais 7 naus da Índia, sendo esperada ao largo de Lisboa pela esquadra de guarda-costas de Melo e Póvoas, com 5 navios (3 naus, 1 fragata e 1 brigue).

Em 20 de Janeiro de 1797 largou do Tejo uma esquadra de 13 navios (6 naus, 4 fragatas e 4 brigues), sob o comando do Chefe de Esquadra António Januário do Vale, dando escolta aos comboios do Brasil e das Ilhas com 46 navios de comércio. No regresso, os navios da Coroa deveriam transportar madeira para a construção naval.

Nesse ano de 1797, a Flotilha do Algarve travou vários combates com navios corsários franceses e espanhóis; a corveta *Andorinha* apresou o corsário francês *L'Oiseau*.

Em 1797, durante uma batalha ao largo do Cabo de São Vicente entre ingleses e espanhóis, a fragata portuguesa *Tritão* salvou o navio de Lord Nelson que ficara danificado no combate e ameaçava perder-se. Ainda nesse ano, uma esquadra portuguesa colabora no bloqueio inglês a Cádiz.

Em Dezembro de 1797 a nau *Medusa* apresou a fragata francesa *La Bonne Aventure* de 26 peças e 147 homens de guarnição.

No ano seguinte, o Governo português mandou seguir para o Mediterrâneo, os seis navios da Esquadra do Oceano sob o comando de D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa, que se incorporou na esquadra inglesa de Lord Nelson.



Durante dois anos esteve esta esquadra no Mediterrâneo, o que obrigou a organizar, a partir de Lisboa, uma complexa operação logística para a manter abastecida.

Efectuou o bloqueio a Malta, colaborou no assalto a Livorno, auxiliou na reconquista de Nápoles, estabeleceu tréguas com os reinos de Argel e Tripoli e efectuou todo o tipo de missões de patrulha e transporte que lhe foram determinadas, nomeadamente o de alguns Cardeais para o Concílio destinado a eleger o novo Papa.

Em Junho de 1798 largou do Rio de Janeiro uma das frotas do Brasil, com 122 navios de comércio escoltados pela esquadra de Leite de Sousa constituída por 9 navios (2 naus, 4 fragatas, 2 brigues e 1 charrua). Foi uma das maiores e mais importantes frotas do Século XVIII, que iria encher de ouro as bancas de Lisboa e do Porto bem como os cofres do Erário Régio.

Em 1799 a nau *Medusa* de 74 peças, regressou do Brasil, com a fragata *Amazona* escoltando os 30 navios da frota do Rio de Janeiro e trazendo a bordo os *quintos de El-Rei* da mineração do ouro do Brasil.

Nesse ano ainda, a corveta *Andorinha* de 24 peças, derrotou, ao largo de Viana do Castelo, uma fragata francesa que andava ao corso, com base em Vigo.

Em 16 de Fevereiro de 1799 a esquadra de 3 navios do capitão-de-mar-e-guerra Jaime Scharnichia (1 nau, 1 fragata, e 1 brigue) largou de Lisboa dando escolta a 24 navios de comércio portugueses, aliados e neutros e levando ainda abastecimentos para os navios do Marquês de Nisa.

Em 2 de Maio de 1799 o Chefe de Esquadra António Januário do Vale foi enviado com 3 navios da Esquadra do Brasil (1 nau, 1 fragata e 1 brigue) cruzar ao largo da costa brasileira até reunir os 55 navios da Frota do Rio de Janeiro; a nau trazia plantas e drogas medicinais para o Jardim Botânico de Lisboa.

Em Setembro deste ano a fragata *Princesa Carlota*, de 48 peças, sob o comando de Pereira de Campos, escoltou para Falmouth vários navios de comércio ingleses.

Em Abril de 1800, largou de Lisboa uma pequena força naval (1 nau e 1 escuna) sob o comando de Monteiro Torres, dando escolta aos navios de comércio destinados à Madeira, Cabo Verde e Angola. A escuna ficaria em Cabo Verde para trazer de volta ao Tejo os navios que regressassem ao Reino. A nau seguiu para Angola, onde desembarcou armas e munições, e dali largou para o Brasil, com carga de marfim, ferro fundido e cera branca. No Rio de Janeiro a nau foi atingida por um raio no mastro do traquete em 9 de Maio de 1801. Regressou ao Reino transportando em cofre mais de 160 milhões de Réis.

Ainda em 1800 travou-se um combate desigual entre o brigue *Minerva* de 10 peças e 92 homens de guarnição, com uma fragata francesa de 40 peças e 300 homens; terminou após 3h15m com 40 mortos e o navio português destruído, mas sem arriar a bandeira; a sua guarnição seria salva pelos escaleres da fragata quando o brigue começou a afundar-se.

Em termos militares, o século XVIII acaba mal para Portugal. Enquanto espanhóis e franceses obrigavam o país a assinar uma paz difícil, na sequência da chamada Guerra das Laranjas (1801) os aliados ingleses ocupavam militarmente os territórios do arquipélago da Madeira, do Estado da Índia e de Macau, onde o poder naval português era quase nulo.

Apesar disso, fragata *Princesa Carlota* colabora com a esquadra inglesa num combate contra uma frota franco-espanhola ao largo de Cádiz em 13 de Julho de 1801.

Outro combate desigual foi o que se travou entre a corveta *Andorinha* e a fragata francesa *La Chiffone* em 1801 no Atlântico Sul.

Os 3 navios da Esquadra do Brasil (2 naus e 1 fragata) efectuaram um bloqueio ao Rio da Prata onde se encontrava uma fragata espanhola que apresara o navio português *Espik*. O bloqueio terminou, ao fim de 3 meses, com o estabelecimento da paz com a Espanha, em finais de 1801.

Em Maio de 1802 a fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* mais conhecida pelo nome de *Cisne*, navio de 44 peças pertencente à Esquadra do Estreito foi atacada e apresada por navios argelinos. Após uma violenta luta, em que morreram além do comandante e do imediato, vários oficiais e marinheiros, o navio foi apresado e conduzido para Argel onde os sobreviventes foram reduzidos à escravatura. Só em 1812, e após pagamento de pesados resgates, se conseguiu a libertação dos sobreviventes deste incidente.



Em Junho de 1803 a Esquadra do Estreito era constituída por 4 navios (2 naus e 2 fragatas) e, em Setembro de 1805 já era de 5 navios (2 naus 1 fragata e 2 brigues).

Estes são apenas alguns exemplos da intensa actividade operacional da Armada Portuguesa neste período. No mapa poderemos observar os mais importantes combates e acções de corso envolvendo navios portugueses e realizados entre 1793 e 1802.

Segundo os registos do IGESPAR, ocorreram na costa portuguesa, neste período (1793-1802) mais de 80 naufrágios por causas diversas, mas que fazem supor um a existência de um elevado movimento marítimo nesta área.

Depois da derrota em Trafalgar, Napoleão tenta, através do Bloqueio Continental, impedir que os navios ingleses utilizem portos portugueses. A recusa significaria a invasão de Portugal pelos exércitos francês e espanhol. A aceitação significava a perda do Império e do comércio marítimo a favor da Inglaterra.

O Governo Português mantém a situação ambígua, tentando continuar a ganhar tempo. Entretanto arriba a Lisboa a esquadra russa do almirante Siniavin (11 navios) que se deslocava do Mediterrâneo para o Báltico num momento em que a Rússia, derrotada em Friedland (Jun1807) e assinado a Paz de Tilsit (Jul1807) passara para a esfera de influência da França.

Londres mostra-se impaciente com a ambiguidade portuguesa e, quando as tropas francesas já estão em movimento através de Espanha, coloca frente a Lisboa uma esquadra de 9 naus sob o comando do almirante Sidney Smith; eram dois os objectivos desta frota; observar a esquadra russa e impedir que aquela e os navios portugueses passassem para mãos francesas.



E ninguém ignorava o que se passara com a neutral Dinamarca cuja esquadra foi duas vezes destruída pela *Royal Navy* para não cair em mãos francesas.

Devido à actuação brilhante dos últimos Secretários de Estado da Marinha, a Armada Real estava numa situação desafogada. Fundeadas no Tejo estavam 36 navios (12 naus, 9 fragatas, 1 corveta, 7 brigues, 4 charruas e 3 escunas) que compunham o Poder Naval Nacional operacional, à data em que os exércitos francês e espanhol entraram no país.

Em 27 de Setembro de 1807 largou de Lisboa a fragata *Minerva* com ordens para fazer regressar a Lisboa a Esquadra do Estreito. Assim o aconselhava a deterioração das relações luso-francesas, e o perigo de um conflito armado entre os dois países. A 8 de Outubro todos os 5 navios da esquadra (2 naus, 2 fragatas e 1 brigue) deram fundo em Belém.

Segundo documentos existentes no Arquivo Histórico da Marinha, em Setembro apenas 9 navios (4 naus, 3 fragatas e 2 brigues) ainda não estavam completamente abastecidos, faltando-lhes especialmente água e lenha.

Devemos recordar que, para preparar uma longa viagem com um grau de segurança aceitável, os navios devem ter a sua mastreação e aparelho – velas e cabos – em bom estado, assim como o casco devidamente calafetado, ou seja, impermeabilizado.

Devem ainda dispor de uma quantidade de comida e água para a sua guarnição e passageiros com alguma folga para um prolongamento inesperado da viagem e dispor de uma tripulação treinada na operação dos diversos equipamentos de bordo.

A Primeira Invasão Francesa levou a Família Real, acompanhada da Corte, a transferir-se para o Brasil, numa manobra já prevista e planeada em anteriores conflitos, para salvaguarda da soberania da Nação.

Recordemos que, durante o governo do Marquês de Pombal, e perante a ameaça de uma invasão espanhola, foram colocados em Belém 6 navios da Armada Real prontos a levar o monarca português D. José I para o Brasil.

Depois de preparativos mais de uma vez interrompidos, a esquadra estava pronta para a largada. A decisão final só foi tomada quando chegou a Lisboa, em 24 de Novembro, um exemplar do jornal *Le Moniteur*, enviado pelo Embaixador D. Domingos de Sousa Coutinho, em que Napoleão se arrogava que a casa de Bragança tinha deixado de reinar em Portugal.

A 26 de Novembro, com o exército de Junot em Abrantes, o Governo tem conhecimento da invasão e o Príncipe Regente dá ordem de embarque; ele só quis fazê-lo depois de saber que os exércitos invasores tinham transposto a fronteira.

A 27 embarcam, no cais de Belém, os membros da Família Real. São acompanhados por milhares de cortesãos, funcionários, artistas, magistrados, militares, com mobílias, arquivos, bibliotecas, 9 carruagens e cerca de 10 milhões de cruzados, metade da moeda então em circulação no Reino (o equivalente hoje a cerca de 75000 milhões de euros, ou seja 62,5% do PIB português). Estima-se em cerca de 15000 as pessoas que a esquadra transportou, incluindo as guarnições.



De notar que os preparativos desta partida, com a transferência de toda a volumosa documentação necessária à gestão do Reino, haviam sido iniciados cerca de um ano antes.

Independentemente da quantidade de pessoas embarcadas importa realçar a sua qualidade. Com a Corte seguiram a totalidade dos oficiais da Armada Real e cerca de um

terço dos oficiais da alta hierarquia do Exército, diplomatas, lentes, altos funcionários, técnicos, empresários e comerciantes. Afinal o que de melhor havia na sociedade portuguesa da época: o seu sector dirigente.

A esquadra de 23 navios de guerra, acompanhada de 31 navios mercantes, comandada pelo chefe de esquadra Manuel da Cunha Souto-Maior, iniciou a manobra de suspender na madrugada de 28 e saiu a barra a 29 de Novembro.

A esquadra inglesa de *Sir Sydney Smith*, que efectuava o bloqueio do Tejo, navegava fora da Barra, em linha de batalha, com os navios prontos para combate, ao verificar que a esquadra portuguesa transportava o monarca, deu uma salva real e passou a navegar de conserva.

Quando Junot entrou em Lisboa, sem qualquer resistência, só teve ocasião de observar, ao longe, a esquadra portuguesa. No entanto, os últimos navios a sair a barra fazem-no já sob o fogo dos fortes que os franceses haviam ocupado. Estes falhavam os seus principais objectivos; não aprisionavam a Família Real nem se apoderavam da esquadra portuguesa! Por outro lado, a capital do Reino era transferida para o Brasil – com o Governo do Reino e do Império – retirando aos franceses a legitimidade de se poderem arrojar como novos e legais governantes do país.



No Tejo tinham ficado ainda 5 naus, 5 fragatas, 1 corveta, 2 brigues e 1 charrua, a necessitar reparações e os 11 navios russos do almirante Siniavin; no entanto a grande maioria das unidades das marinhas de comércio e de guerra portuguesas estava fora do alcance dos franceses. A restante Marinha Mercante portuguesa, então integrada no combóio que vinha da Baía, foi desviada para Londres evitando-se que fosse apresada pelos franceses.

No primeiro dia de viagem o vento SSW incomodou os passageiros pelo que os navios puseram de capa para tentar diminuir o balanço. Eram 67 navios! 23 navios de

guerra portugueses, 13 navios de guerra ingleses e 31 navios mercantes portugueses. Com o temporal começaram a dispersar-se e, na manhã de 30, o *Hibernia* ainda relatou que, apesar da violência do vento e da intensidade da chuva, que caía sem interrupção, avistava 38 navios, estando o navio-almirante português a cerca de 7 milhas.

Ao terceiro dia de viagem o vento moderado que passou a soprar permitiu realizar a bordo uma série de tarefas e corrigir as avarias provocadas pelos temporais dos primeiros dias.

A 6 de Dezembro ainda se encontram juntos a maioria dos navios da esquadra; são visíveis 14 navios de guerra portugueses e os navios ingleses de Sidney Smith; é então mandada destacar a nau *Medusa* para se dirigir à Baía informar da chegada do Príncipe Regente. Dali até ao Brasil seguiram apenas 4 naus inglesas (*Marlborough*, *London*, *Monarch* e *Bedford*) sob o comando do comodoro Graham Moore.

Na noite de 8 os navios voltaram a separar-se devido ao vento forte e à fraca visibilidade provocada pela chuva. Os comandantes, perante a separação dos navios, tomaram a decisão de avançar para os pontos de reunião previamente acordados e que eram, sucessivamente, a Oeste da Madeira, ao largo da ilha de Palma (Canárias) e vila da Praia (Cabo Verde).

No dia 17 de Dezembro celebrou-se o aniversário da rainha com três salvas reais. A 21 de Dezembro D. João decide ir directo ao Brasil, sem escala em Cabo Verde; o andamento dos navios era razoável e não havia falta de água e mantimentos. A fragata *Minerva* foi enviada para Cabo Verde para informar os restantes navios da decisão do Príncipe Regente.

A 14 de Janeiro chegaria à Baía de Guanabara o brigue *Voador* com a notícia da próxima chegada do Príncipe Regente.

A 22 de Janeiro de 1808, após 54 dias no mar, fundeavam na Baía as naus *Príncipe Real*, com o Príncipe Regente a bordo, *Afonso de Albuquerque* e *Bedford* e a fragata *Urânia*.

Largando da Baía a 26 de Fevereiro, o Príncipe Regente atinge o Rio de Janeiro a 7 de Março, sob as salvas dos fortes e das embarcações fundeadas na Baía de Guanabara, desembarcando na tarde do dia seguinte. Terminada assim a viagem.

Embora muito castigados por sucessivos temporais de grande violência – que lhes causaram graves avarias – os navios portugueses chegaram todos ao seu destino com duas excepções; a nau *Príncipe do Brasil* que arribou a Plymouth para receber fabricos e a pequena escuna *Curiosa* que regressou a Lisboa com água aberta. Isto reflecte, por um lado, a qualidade e experiência dos seus oficiais e guarnições, e por outro, a excelência dos seus projectos e dos métodos de construção naval portuguesa que, desde o século XV preparava navios para navegarem no alto mar em condições de tempo muito difíceis.

Como primeiras medidas governativas de interesse vamos salientar a abertura dos portos brasileiros a navios estrangeiros, decretada logo na Baía a 28 de Janeiro. Como consequência da abertura dos portos, em poucas semanas estavam estabelecidas no Brasil duas centenas de casa comerciais inglesas e algumas americanas. O comércio do Brasil passa a ser feito para Londres, em navios ingleses, e não para Lisboa em navios nacionais. Recorde-se que então Portugal exportava para a Europa cerca de 40 milhões de cruzados,

dos quais 24 milhões (60%) provinham do Brasil. Era o fim do circuito económico internacional que alimentava o Regime Monárquico Absoluto.

Já no Rio de Janeiro foi decretada a nomeação do Visconde de Anadia para Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Mais tarde, por decreto de 13 de Maio de 1808 o Príncipe Regente nomeou o Infante D. Pedro Carlos para as funções de Almirante General da Marinha, ficando na sua directa dependência.

Em Lisboa, Junot nomeou o capitão-de-mar-e-guerra Magendie para comandar a Marinha Portuguesa no continente. No desempenho destas funções o comandante Magendie conseguiu logo colocar a navegar a nau *Vasco da Gama* e a fragata *Tritão* e, mais tarde, conseguiu recuperar ainda as naus *Princesa da Beira* e *São Sebastião*, a fragata *Princesa Carlota*, a corveta *Benjamim* e o brigue *Gaivota do Mar*, além de outros navios menores, baterias flutuantes e canhoneiras. A escuna *Curiosa*, que arribara a Lisboa, como já referimos, foi também incorporada nesta força naval. As guarnições destes navios eram portuguesas, enquadradas por oficiais franceses.

A esquadra inglesa que bloqueava a costa portuguesa, agora comandada por Charles Cotton, efectuou algumas incursões na boca do Tejo com embarcações miúdas e navios ligeiros, chegando a ir até São José de Ribamar, sem grandes conseqüências.

Numa dessas incursões os ingleses apoderaram-se de uma bateria flutuante, a *Canhoneira N.º 1*, o que obrigou a esquadra de Magendie, com 6 navios (1 nau, 1 fragata, 1 corveta, 2 brigues e 1 bateria flutuante), a descer o rio até Belém.

Noutra dessas incursões contra o brigue *Gaivota do Mar* foi morto o comandante inglês Shipley cujo corpo deu à costa em Paço de Arcos razão porque a praia daquela localidade, onde hoje existe um memorial àquele militar, ficou conhecida como Praia do Inglês Morto.

Os navios portugueses eram também utilizados por Junot para outras actividades; realizavam-se a bordo frequentes festas, que incluíam representações teatrais. A nau *Vasco da Gama* recolheu a prata não cunhada pilhada pelos franceses das igrejas, conventos, confrarias e capelas da região de Lisboa e o navio *Espada de Ferro*, transformado em bateria flutuante, recebeu toda a pólvora que foi julgada desnecessária em terra.

Como curiosidade apresento a relação de alguns bens pilhados pelos franceses nos estabelecimentos da Marinha, conforme consta no Arquivo Histórico e é citado por Esparteiro:

- Nau *Belém*: todos os objectos de prata que faziam parte do trem de mesa;
- Fragata *Princesa Carlota*: todos os objectos em prata que faziam parte do trem de mesa;
- Sociedade Real Marítima e Geográfica: 296 livros em francês, inglês, italiano e português;
- Conselho do Almirantado: todo o mobiliário;
- Academia Real dos Guardas-Marinhas: modelos de uma fragata e de uma escuna;
- Armazém Geral e da Intendência: 6 sextantes de latão, 1 relógio de marinha, 1 relógio de pêndulo e os fardamentos dos *algarves* (os remadores do Bergantim Real);
- Real Junta da Fazenda da Marinha: todo o mobiliário;

Junta do Código Penal: 63 livros;

Observatório Real da Marinha: 1 escrivaninha, 1 relógio de marinha e 2 castiçais de prata, mobiliário, objectos de prata, incluindo os faqueiros.

A propósito dos saques franceses, não posso deixar de recomendar a leitura de um texto publicado em 1973 por de Alain Fougeray, *Le Debarquement de L'Armée du Portugal en Baie de Quiberon (1808)*, que descreve o espanto causado em França pelo desembarque do derrotado exército de Junot, na baía de Quiberon, com todo o produto dos saques e pilhagens feitos em Portugal e que os nossos aliados ingleses o deixaram levar. (existe na Biblioteca Central de Marinha).

Depois da saída de Junot, em 15 de Setembro de 1808, o cargo de comandante da Marinha foi atribuído ao Almirante Bernardo Ramires Esquível, Barão de Arruda e membro do Conselho do Almirantado.

A Esquadra do Estreito foi restabelecida logo que Junot deixou o país; em 20 de Outubro de 1808 largaram de Lisboa 1 nau, 2 fragatas, 1 brigue e 1 escuna para integrar aquela esquadra. A este facto não deve ser alheia a situação na vizinha Espanha, onde Cádiz estava então cercada pelos franceses.

Existe uma relação da situação dos navios da Armada Real referida a 8 de Novembro de 1808 e que nos é dada por Esparteiro. Eram 31 navios (4 naus, 7 fragatas, 2 corvetas, 2 brigues, 3 escunas, 8 iates, 3 charruas, 1 bateria flutuante e 1 bombardeira) em diferentes estados de prontidão e conservação. Como exemplos refiro que a nau *Vasco da Gama* estava “pronta de fabricos pelos franceses, necessitando apenas sobressalentes”; a nau *D. Maria I* tem “parte do aparelho pronto, precisando virar de querena e acabar alguns fabricos”; a escuna *Conceição* “precisa fabricos”; a bateria flutuante estava “arruinada e desarmada”.

Uma carta Régia de 24 de Maio de 1810 nomeava para aquele cargo o vice-almirante inglês George Cranfield Berkeley que, assim, substituíra Esquível.

Em Agosto de 1810, a Armada Real contava, na Europa com 15 navios operacionais (2 naus, 4 fragatas, 1 corveta, 5 brigues, 2 charruas e 1 paquete). A Esquadilha do Algarve ou do Guadiana, possuía 8 navios ligeiros (2 escunas, 2 bombardeiras, 2 canhoneiras e 2 caíques). Existiam ainda 4 iates ao serviço do Arsenal da Marinha, 4 ao serviço do Exército, para actuar entre o Tejo e o Mondego, e mais 1 nau e 2 fragatas em reparação e 1 nau em construção.

A nau *Príncipe Regente*, depois *D. João VI*, que ficara na carreira de construção em 1807 agradou tanto aos estrangeiros que, franceses e ingleses enviaram os seus planos para os respectivos países. Era mais uma prova da excelência da construção naval portuguesa.

Permito aqui referir que quando o Marquês de Nisa esteve no Mediterrâneo, a nau *Príncipe Real* também fora muito elogiada pelos britânicos; Nelson ficou mesmo muito indisposto quando deu ordem aos navios para seguirem independentemente para um local de encontro e verificou que a nau portuguesa, pelas suas qualidades náuticas, chegara antes dos navios britânicos.

Em 6 de Março de 1810 perdeu-se, por encalhe, durante um temporal na baía de Cádiz, a nau *D. Maria I* de 74 peças; o navio encontrava-se a prestar auxílio aos

espanhóis então cercados, naquela cidade, pelo Exército francês, como já foi referido na semana anterior pelo Professor António Ventura. Salvou-se a guarnição, recolhida por escaleres de outros navios e, posteriormente recuperou-se a artilharia que foi levada para o Algarve em pequenos navios.

Em 23 de Setembro de 1810, a fragata *Minerva* de 48 peças, é apresada pela fragata francesa *Bellone* de 44, após um combate que durou dois dias. Segundo o inquérito realizado no Estado da Índia, a perda do navio português terá ficado a dever-se à má regulação do tiro que foi sempre muito alto, não atingido o inimigo.

No mapa poderemos observar as acções de combate e de corso em que participaram navios portugueses no período 1808-1822. Neste período são referenciados 88 naufrágios na costa portuguesa, mostrando que apesar dos conflitos, o tráfego marítimo continua intenso.

Embora sem a importância que tivera na Europa, a Armada Real é utilizada nos vários conflitos que se desenrolaram na América do Sul e de que destacamos:

- As conquistas de Caena e da Guiana Francesa em 1809 com uma flotilha de 11 navios (1 fragata, 2 brigues, 1 escuna, 1 cutter, 3 canhoneiras e 3 transportes).
- A Invasão e Conquista da Banda Oriental em 1815-1816 em que participou uma esquadra de 13 navios (1 nau, 1 fragata, 5 brigues e 6 transportes).
- O combate à Revolta de Pernambuco em 1817 em que participou uma esquadra de 18 navios (1 nau, 1 fragata, 4 brigues, 2 escunas, 2 sumacas e 7 transportes).

Um decreto de 30 de Agosto de 1812 nomeava o vice-almirante George Martin, outro inglês, para substituir Berkeley que regressou à Grã-Bretanha; Martin desempenharia este cargo até Maio de 1814, sendo então substituído pelo almirante Pedro Mendonça de Moura do Conselho do Almirantado.

Para apoio das forças do Exército Português que combatiam em Espanha contra os franceses, foram enviadas diversas frotas com abastecimentos; em 15 de Agosto de 1813 largou de Lisboa para Santander a fragata *Pérola* de 44 peças e o brigue *Lebre* de 24, com 26 caixas com dinheiro e fardamento, e o reforço de 200 soldados e alguns oficiais para Divisão do Marquês de Campo Maior. Em 23 de Janeiro do ano seguinte saiu de Lisboa um comboio de 17 navios com mais pessoal e material de guerra para aquela divisão, sob a protecção das fragatas *Fénix* de 46 peças e *Amazona* de 50.

Em 1820 dá-se a Revolução Liberal, primeiro no Porto e depois em Lisboa, de que resultaria um processo eleitoral para a elaboração de uma constituição.

O regresso da Corte a Lisboa em 1821, por pressão do Parlamento, mostra bem o estado de decadência da Armada Real, uma vez que foi realizado numa esquadra de apenas 11 navios (1 nau, 1 fragata, 1 corveta, 1 brigue, 3 charruas, 1 iate e 3 navios mercantes).

Nesse ano, um Inquérito Parlamentar conclui que existiam apenas 28 navios (4 naus e 11 fragatas) com 992 peças de artilharia para um quadro de 585 oficiais, dos quais 300 estavam na Europa e 285 no Brasil. Comparavam este valor com o de 1795 quando existiam 54 navios (14 naus e 17 fragatas) armados com 2200 peças de artilharia e guardados por cerca de 800 oficiais.

Segundo Esparteiro haveria, no entanto, em 1821, 60 navios (12 naus e 15 fragatas) com cerca de 2300 peças de artilharia embora 26 delas (11 naus e 8 fragatas) tivessem mais de 16 anos de aturados serviços.

Já naquela época – e estamos nos primórdios do que hoje designamos como regimes democráticos – os inquéritos parlamentares eram ajustados (para não dizer falsificados) para os fins políticos pretendidos; no caso em apreço o Parlamento pretendia cancelar as promoções determinadas pelo monarca durante a sua viagem do Rio de Janeiro para Lisboa, a pessoal (e não só oficiais) da Armada Real.

Quando da independência do Brasil, em 1822, regressaram a Portugal 22 navios (1 nau, 2 fragatas, 9 corvetas, 2 brigues, 1 escuna, 1 sumaca, 4 charruas e 2 transportes) e foram integradas na Armada Imperial do Brasil 48 navios (8 naus, 5 fragatas, 3 corvetas, 12 brigues, 3 charruas e 17 escunas), na sua maioria, no entanto, já com bastantes anos de serviço.

A Armada Real e a Marinha Mercante portuguesa, dotadas de numerosos e excelentes navios, com oficiais e guarnições treinadas e experientes reuniram em Lisboa, no início do Século XIX, mais de meia centena de navios capazes de transportar para o outro lado do Atlântico um elevado número de pessoas (estima-se em mais de 15000) e material.

O Poder Marítimo português, então de valor significativo na Europa, e por esse motivo cobijado pelos Estados beligerantes, permitiu salvaguardar a independência nacional retirando a Corte, o Governo e algumas importantes instituições do Estado, para o Brasil, impedindo que fossem aprisionados pelo invasor, como acontecera na maioria dos Estados europeus.

Com a sua permanência no Brasil, a esquadra portuguesa perde importância e começa a ser desarmada. O combate ao corso francês e argelino deixa de ser necessário com o desvio do comércio português de Lisboa para Londres e a Inglaterra apenas necessita do apoio português em forças terrestres para combater os Exércitos de Napoleão.

Portugal que soube, no início do século XIX, utilizar o poder marítimo de que dispunha para, aliando-se à potência marítima predominante, vencer a Guerra contra Napoleão, entrava no segundo quartel daquele século quase sem Poder Naval e nunca mais seria uma potência marítima.

Terminada a Guerra Peninsular, consumada e reconhecida a independência do Brasil e ultrapassada uma Guerra Civil, ainda seria necessário esperar pelo serenar das paixões políticas e pelo estabilizar da situação económica do país antes de se iniciar a reconstrução da Armada Real, o que só viria a acontecer já na segunda metade do Século XIX.

Como afirmaria o ministro Andrade Corvo, “*Portugal tornou-se apenas uma nação marítima*”.

Dissel

Bibliografia

- ACERRA**, Martine e **MEYER**, Jean, *L'Empire des Mers. Des Galions aux Clippers*, Office du Livre, Paris, 1990.
- AMARAL**, Manuel, “Olivença 1801. Portugal em Guerra do Guadiana ao Paraguai”, In *Batalhas de Portugal*, Tribuna da história, Lisboa, 2004.
- ARCHIBALD**, E. H. H., *The Wooden Fighting Ships in the Royal Navy (AD 897 – 1869)*. Arco Publishing Company, Inc. New York, 1971.
- BARATA**, Manuel Themudo e **TEIXEIRA**, Nuno Severiano (Dir.), *Nova História Militar de Portugal*, Volume 3, Círculo de Leitores, Lisboa, 2004.
- BETHENCOURT**, Francisco e **CHAUDHURI**, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, 5 vol., Círculo de Leitores, Lisboa, 1998.
- BLACK**, Jeremy, *The British Seaborne Empire*, Yale University Press, London, 2004.
- BOXER**, Charles R., *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Edições 70, Lisboa, 1992.
- CELESTINO SOARES**, Joaquim Pedro, *Quadros Navais*, Ministério da Marinha, Lisboa, 1942.
- CHABY**, Cláudio Bernardo Pereira de, *Excertos Históricos e Collecção de Documentos Relativos à Guerra Denominada da Península e às Anteriores de 1801, do Roussillon e da Cataluña*, 5 volumes, Lisboa, Imprensa nacional, 1863-1882.
- COELHO**, Latino, *História Militar e Política de Portugal*, 3 volumes.
- CUTILEIRO**, Alberto, *As Galeotas Reais*, Edições INAPA, Lisboa, 1998.
- EÇA**, Vicente Almeida d', *Causas Políticas das Invasões Francesas*, Conferência na Escola Naval no Centenário das Invasões, Lisboa, 1910.
- ESPARTEIRO**, António Marques, *Causas da Decadência e Ressurgimento da Marinha Portuguesa*, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, 1932;
- Catálogo dos Navios Brigantinos*, Centro de Estudos de Marinha. Lisboa, 1976;
- O Famoso Botão de Âncora (1600-1895)*, Agência-Geral do Ultramar, Lisboa, 1959;
- O Almirante Marquês de Nisa*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1987;
- Portugal no Mar (1608- 1923)*, Lisboa, 1954;
- Heróis do Mar*; Lisboa, 1954;
- Três Séculos no Mar* (30 volumes); Ministério da Marinha; Lisboa, 1974/1987;
- Dicionário Ilustrado de Marinha*, Clássica Editora, Lisboa, 2001;
- Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-1834)*, Anais do Clube Militar Naval, 1975-76.
- FOUGERAY**, Alain, “Le Debarquement de l'Armée du Portugal en Baie de Quiberon (1808)”, in *La Bretagne, Le Portugal et Le Bresil*, pág. 197 a 210, 1973.
- FARRÈRE**, Claude, *Histoire de la Marine Française*, Flammarion, Paris, 1962.
- GARDINER**, Robert e **LAMBERT**, Andrew, “Steam, Steel & Shellfire”, *Conway's History of the Ship*, Conway's Maritime Press, Londres, 1994.

- GOMES**, Alexandra Reis (Dir.), *Estampa e Caricatura Política Estrangeira sobre Portugal. A Doação Rau*, Instituto Português de Museus, Lisboa, 2000.
- GROUPPE**, Henry E., “The Frigates”, In *The Seafarers*, Time-Life Books, Amsterdam, 1979.
- HENRY**, Chris, *Napoleonic Naval Armaments 1792-1815*, Osprey Publishing, Oxford, 2004.
- KEENAN**, John, *Battle at Sea. From Man-of-war to Submarine*, Pimlico, London, 2004.
- LAMBERT**, Andrew, *War at Sea in the Age of Sail*, Cassel, Londres, 2000.
- LANDSTRÖM**, Björn. *O Navio*. Publicações Europa-América. Lisboa, 1961.
- LAVERY**, Brian, *Nelson’s Fleet at Trafalgar*, National Maritime Museum, Greenwich, 2004.
- LLOYD**, Christopher, *Atlas of Maritime History*, Arco Publishing Company Inc., New York, 1975.
- MACEDO**, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental. Economia e Guerra Peninsular*, 216 págs., Lisboa, Delfos, 1962;
- História Diplomática de Portugal. Constantes e Linhas de Força*, Instituto de Defesa Nacional, 1986.
- MACHADO**, F. S. de Lacerda, *O Tenente-General Conde de Avillez (1785-1845)*, Edições Pátria, Gaia, 1933.
- MAHAN**, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1805*, Presidio, Greenwich (USA), 1987.
- MARJAY**, Frederic P., *Mozambique*, Livraria Bertrand, Lisboa, 1963.
- MARTINS**, Oliveira, *Portugal Contemporâneo*, 2 volumes, Lisboa, Guimarães Editores, 1986.
- MATHIAS**, Herculano Gomes, *História do Brasil*, Edições Verbo, Lisboa, 1972.
- MATOSO**, José (dir.), *História de Portugal*, 8 volumes, Circulo de Leitores, Lisboa, 1993.
- MONTEIRO**, Armando da Silva Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 8 Volumes, Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa, 1997.
- NAPIER**, Carlos (Conde do Cabo de São Vicente), *Guerra de Sucessão em Portugal*, 2 volumes, Traduzido por Manuel Joaquim Pedro Codina, Lisboa, Typographia Commercial, 1841.
- O’BRIAN**, Patrick, *Hombres de Mar y Guerra. La Armada en Tiempos de Nelson*, Tierra Incógnita, Barcelona, 2004.
- OLIVEIRA**, César (Dir.), *História dos Municípios e do Poder Local. Dos Finais da Idade Média à União Europeia*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1996.
- OLIVEIRA**, João Brás de, *Marinha Portuguesa no Tempo dos Franceses*, Clube Militar Naval, Lisboa, 1909.
- OLIVEIRA**, Joaquim da Mata, *O Poder Marítimo na Guerra Peninsular*, 520 págs., Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1914;
- “Subsídios para a História da Esquadra do Marquês de Nisa (1798-1800)”, in *Revista Militar*, 1912/1913.
- PEMSEL**, Helmut, *A History of War at Sea*, Naval Institute Press, Annapolis, 1987.

- PEREIRA**, José António Rodrigues, *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2010;
- Campanhas Navais. A Marinha Portuguesa no Tempo de Napoleão (1793-1823)*, 2 volumes, Tribuna da História, Lisboa, 2004;
- Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, Esfera dos Livros, Lisboa, 2009.
- PERES**, Damião (dir.), *História de Portugal*, 8 volumes, edição monumental, Barcelos, Portucalense Editora, 1939-1941.
- PLATT**, Richard, *A Bord d'un Vaisseau de Guerre*, Editions Gallimard, Paris, 1993.
- QUINTELA**, Inácio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Ministério da Marinha, Lisboa, 1975.
- RIBEIRO**, António Silva, *Organização Superior da Defesa Nacional*, Prefácio, Lisboa, 2004.
- SACCHETTI**, VALM António, *Temas de Política e Estratégia*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1986.
- SALVADORI**, Massimo L., *História Universal*, 18 volumes, Planeta de Agostini, Lisboa, 2005.
- SANTOS**, Paulo, *A Marinha, Lisboa e o Tejo na Obra de João Pedroso*, Edições INAPA, Lisboa, 2004.
- SARAIVA**, José Hermano (Coord.), *História de Portugal* 32 vol., Quidnovi, Matosinhos, 2004.
- SELVAGEM**, Carlos, *Portugal Militar*, 710 págs., Lisboa, Imprensa Nacional, 1930.
- SILVA**, Andrée Mansuy-Diniz, *Portrait d'un Homme d'Etat: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Conde de Linhares (1755-1812). I Les Années de formation 1755-1796*, Centre Culturel Calouste Gulbenkian et Commission Nationale pour les Commémorations des Découvertes Portugaises, Paris et Lisbonne, 2002.
- SORIANO**, Simão José da Luz, *História da Guerra Civil e do Estabelecimento do Governo Parlamentar em Portugal (desde 1777 até 1834)*, 19 volumes, Lisboa, Imprensa nacional, 1866-1888.
- TORRES**, José, "A Influência do Domínio do mar e a Marcha Lavos - Vimeiro" in *Boletim da Liga Naval Portuguesa*, Lisboa, 7 de Agosto de 1908, págs. 113 a 119.
- WHIPPLE**, A. B. C., "Fighting Sails", in *The Seafarers*, Time-Life Books, Amsterdam, 1979.
- WOODMAN**, Richard, *The Victory of Seapower. Winning The Napoleonic War 1806-1814*, Caxton Editions, London, 2001.
- El Buque En La Armada Española*, Silex, Madrid, 1981.
- História Naval Brasileira*, Segundo Volume, tomo II, Serviço de Documentação-Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979.
- D. João VI e o Seu Tempo*, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998.
- Marine (The) Art of Geoff Hunt*, Conway Maritime Press, London, 2004.
- Marinha (A) na Investigação do Mar 1800-1999*, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 2001.
- Portugueses (Os) na Marinha de Guerra do Brasil*, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, Rio de Janeiro, 1940.

O USO DO MAR NA GUERRA PENINSULAR (1801-1811): UMA EQUAÇÃO DA BALANÇA DO PODER NA PERSPETIVA DOS JOVENS MAHANISTAS DA MARINHA PORTUGUESA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Carlos Baptista Valentim, em 17 de Maio

I. UM PERÍODO DE TRANSIÇÃO NOS SISTEMAS MUNDIAIS PROBLEMÁTICA E METODOLOGIA DE UM CONFLITO À ESCALA DO GLOBO

1. Introdução

A Guerra Peninsular (1801-1811)¹ – que se insere num conjunto de batalhas e conflitos que vieram a denominar-se «Guerras da Revolução e do Império»² (1792-1815) - colocou as sociedades ibéricas (Portugal e Espanha) perante um conflito com características globais, numa época dominada por duas revoluções: uma no plano técnico e científico - a Revolução Industrial - outra ao nível ideológico – a Revolução Francesa. Deverá, assim, analisar-se a Guerra Peninsular, do ponto de vista das profundas transformações que, não só afetam os sistemas de governo e as instituições políticas, mas também se projetam no modo de produção e na estrutura das sociedades.

Por essa época a Inglaterra³ aumentou a sua capacidade de transporte marítimo de mercadorias, enquanto negava o direito de outras nações ao uso do mar, através da sua

¹ “Guerra Peninsular”, designação utilizada em Portugal e Inglaterra; em Espanha utiliza-se o termo “Guerra de la Independencia”. Trata-se de um conflito que une os três países durante os acontecimentos políticos e militares que tiveram lugar na Península Ibérica entre 1801 e 1811. Para além disso, deve ser considerada como a primeira invasão do território português, isto é, violação das fronteiras portuguesas, os acontecimentos militares de 1801, em que Manuel Godoy à frente de um exército espanhol penetra em território português e toma de assalto algumas povoações e praças-fortes, entre as quais Olivença. Veja-se António Pedro Vicente (2013), *1801-1811 Guerra Peninsular*, Lisboa, Verso da História, Grandes Batalhas da História de Portugal – 6, Academia Portuguesa da História, pp. 7-9.

² Certos autores – como é o caso de Pereira de Mattos (1908), *O Problema Naval Portuguez*, Porto, Tipographia Pereira, Vol. I, p. 87 e passim – denominam este conjunto de guerras, por “Guerras do Consolado e do Império”. Neste caso o termo “consolado” ficaria a dever-se ao facto de em 1799, Napoleão ter encabeçado um golpe de Estado no 18 do Brumário, que derrubou o Diretório, e de seguida se ter proclamado o Consolado, com a nomeação de três cônsules: Napoleão Bonaparte, Roger Ducos, e Emmanuel Joseph Sieyès. Napoleão ascendeu à dignidade de “Primeiro Cônsul”, o homem-forte que controlava os exércitos; cinco anos mais tarde o senado francês proclamou-o imperador. Os últimos estudos, quer a nível internacional, quer a nível nacional, sobre este período, denominam este conjunto de conflitos por “Guerras da Revolução e do Império”, englobando dessa forma a Revolução Francesa e o Império, liderado por Napoleão Bonaparte, que se seguiu. Entre outros autores, Paul Kennedy e António Telo, cujos trabalhos se citará nas notas seguintes.

³ Vamos utilizar ao longo do texto a designação de “Inglaterra/Grã-Bretanha” como sinónimo.

poderosa marinha de guerra. Ao logo de mais de duas décadas, na viragem do século XVIII para o século XIX, os únicos navios que navegam livremente são os que a *Royal Navy*⁴ autoriza: os da Inglaterra e do seu império, e os dos seus aliados, em muitos casos de forma limitada e decrescente, em face do domínio esmagador britânico, que controla, na sua maior parte, o circuito comercial-marítimo do Globo.

Foi durante as Guerras da Revolução e do Império que a disputa do comando do mar entre as marinhas inglesa e francesa atinge o seu zénite. Esse conflito, em terra e no mar, tem um interesse acrescido, visto que representa o ponto culminante da ascensão naval da Inglaterra e do seu império, abarcando todos os aspetos relacionados com as guerras anteriores, desde época de Isabel I. O período de 1793 a 1815 levou ao estabelecimento do domínio marítimo britânico incontestável sobre todos os oceanos. Uma tal supremacia fora conquistada pela poderosa marinha de guerra inglesa, com uma superioridade incontestada, que repousava na eficiência logística de uma rede de estaleiros e bases navais, bem como numa vigorosa frota mercante. Mas as Guerras da Revolução e do Império vão ainda confirmar a Inglaterra como potência colonial hegemónica e a sua liderança no comércio internacional, além de provarem o fracasso dos esforços da França para derrubar a ordem vigente na Europa e no sistema colonial, o que levou à estabilização do equilíbrio de poder na espaço europeu e a avanços significativos no processo de industrialização ímpar na Inglaterra⁵.

Entre o último quartel do século XVIII e o início do século XIX, as transformações afetam a economia, o comércio, o setor financeiro, e vão transformar por completo a geopolítica da Europa e dos seus domínios coloniais. Aproximadamente em vinte e dois anos a Grã-Bretanha alcança uma posição dominante perante os outros poderes mundiais, que se irá prolongar por mais de um século, grosso modo, até à Grande Guerra, em 1914⁶. A Península Ibérica será um dos espaços mais afetados pelas mudanças sociais, económicas e políticas que acompanham a afirmação do poder inglês.

Na Guerra Peninsular estiveram presentes as dominantes estratégicas mais marcantes e salientes de Portugal, quando, inevitavelmente, tem de enfrentar uma potência continental⁷. Nesses anos, os governantes portugueses tiveram de adotar uma resolução, ainda que a retardassem o mais que puderam: ou se aliavam ao poder continental, e teriam naturalmente os seus portos na Europa e no Império bloqueados; ou perma-

⁴ A.T. Mahan (1890), *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire (1793-1812)*, London, Sampson Low, Marston & Company, Limited. Vol. II, p. 20.

⁵ Paul Kennedy (1983), *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, 2nd edition, Hong Kong, Macmillan Press, p. 123.

⁶ Muito embora esse período de domínio não seja completamente homogéneo, tendo em conta que a partir de meados a década de setenta de oitocentos a Grã-Bretanha tem a concorrência de outros poderes, sobretudo da Alemanha unificada, que lhe disputa fortemente a sua posição de domínio estratégico no continente europeu. O Japão no Extremo Oriente é um império em ascensão, assim como os Estados Unidos da América, e a Rússia e a França no Mediterrâneo confrontam a hegemonia britânica em terra e nos mares.

⁷ General José Alberto Loureiro dos Santos (2010), “Uma Visão Estratégica da Guerra Peninsular”, *Revista de Artilharia*, 105º Ano, nº1019 a 1021, Setembro, Número Comemorativo do Bicentenário da Guerra Peninsular, pp. 215-226, p. 215.

neciam aliados à potência marítima e seriam objeto de uma invasão terrestre⁸. Veio a defender-se que, se por acaso, neste conflito ou noutros, Portugal tivesse a pretensão de manter a neutralidade, a força da esquadra inglesa seria a resposta imediata e prática “à força do nosso direito”, sendo dessa forma, defendia-se, muito mais sensato o País colocar-se sempre ao lado da Inglaterra, sem regatear vantagens⁹.

Ficar numa posição equidistante em relação ao conflito anglo-francês tornou-se inexecutável, em face dos objetivos dos dois poderes em confronto, que se digladiavam no mar e em terra, onde pudessem colocar em causa os interesses um do outro. A Península Ibérica, à semelhança do que já tinha acontecido no século XIV¹⁰, iria surgir como o palco central de um conflito internacional, a partir do início de oitocentos.

Ora, a derrota da França no mar, em 1805, na batalha de Trafalgar, e a necessidade que os gauleses sentiram de ripostar, ao pretender cortar as ligações entre a Inglaterra e o Continente (europeu) para estabelecer um bloqueio económico, levou inevitavelmente à primeira invasão francesa do território português em finais de 1807. Contudo, o domínio inglês nos mares era cada vez mais avassalador. Em vez do bloqueio continental, sucedeu o contrário. A marinha britânica bloqueou as costas francesas e aproveitou-se em simultâneo dos portos aliados, tanto na Europa como nas colónias - a abertura dos portos do Brasil logo em 1808 veio no seguimento dessa estratégia - para ampliar o seu domínio naval.

As ações de bloqueio aos portos franceses vão contribuir para o aprofundamento do poder naval entre os dois beligerantes. A *Royal Navy* continuará a disfrutar da sua logística, e poderá reparar os seus navios e adestrar os seus marinheiros e os oficiais que comandavam as esquadras, enquanto a marinha francesa, presa e retida nos portos, com escassas saídas para o mar, quando teve de enfrentar a dura realidade do combate no mar, encontrou-se perante uma situação de desvantagem¹¹. A França via frustrarem-se irremediavelmente as suas ambições em terra, por via das graves limitações no uso do mar, tendo ficado inclusive em perigo o seu abastecimento em géneros: cereais, frutas, tecidos, algodão, às costas gauleses, por a Inglaterra ter decretado que confiscaria todas as mercadorias de procedência ou propriedade francesa, ignorando as bandeiras nacionais que as transportavam¹². O território francês e os seus domínios coloniais corriam dessa forma o risco de “sufocar”, pelo estrangulamento económico efetuado por um implacável bloqueio naval britânico.

⁸ Nos séculos anteriores esse foi um dilema recorrente, quando o País entrou deliberadamente ou foi atraído para uma guerra. Sobre o início do século XIX Veja-se Tenente-Coronel Abílio Pires Lousada (2010), “Enquadramento Temático”, in *Guerra Peninsular. Prelúdio Liberal do Tecido Político-Social e a Transformação do Aparelho Militar Português*, Lisboa, Prefácio/Instituto Superior de Estudos Militares, pp. 9-14, p. 12.

⁹ Ferreira do Amaral (1907), *A Defeza Nacional*, Vol. I, Lisboa, Typografia «A Editora», p. 100.

¹⁰ Na Guerra dos Cem Anos (c.1337-c.1453), quando as monarquias peninsulares, de Portugal e Castela, experimentavam problemas de sucessão dinástica.

¹¹ Veja-se Rémi Monaque, “Bloqueos de las costas francesas durante las guerras de la Revolución y del Imperio”, *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio*, eds Augustín Guimarães Ravina, José María Blanco Núñez (2008), Madrid, Marcial Pons, pp. 59-77.

¹² Idem, *ibidem*, p. 73.

2. Os Sistemas Mundiais

Os “ciclos longos da política internacional”¹³, que nos revelam a importância do poder marítimo nas relações internacionais nos últimos 500 anos, são uma ferramenta interpretativa abrangente sobre as transformações das relações de poder nas sociedades, em particular na Europa Ocidental. O estudo dos ciclos longos¹⁴ nasce das questões centrais que se prendem com as relações internacionais: o impacto de um conflito à escala planetária nas relações entre os diversos espaços políticos, a emergência de novas instituições internacionais, uma nova estrutura social e um novo tipo de economia. O estudo do «sistema mundial» irá situar-se no plano político e das relações de poder. Em vez das questões das relações de domínio e dependência¹⁵, em que se privilegiava os assuntos económicos, sociais e a criação de impérios, os cientistas sociais¹⁶ viraram a sua atenção, a partir de meados dos anos oitenta, para o processo de estruturação das hegemonias mundiais, e passaram a colocar a tónica das suas investigações nos aspetos políticos e da projeção de poder, sendo o fator económico importante, mas não determinante.

Pela relevância atribuída aos assuntos navais, a obra de George Modelski e William Thompson merece especial atenção. Estes autores assumiram como central nos seus estudos o poder naval na estruturação das hegemonias globais. Uma das conclusões dos estudos, efetuados por aqueles autores, é que o poder naval global não tem necessariamente de ser o Estado mais forte. Porém, deve dominar as técnicas mais avançadas de uma dada época que lhe possibilite controlar os oceanos, reunir os recursos necessários para ascender a um poder global dominante e defender sem contemplos as novas regras do relacionamento global entre Estados e poderes, que lhe vão propiciar vantagens na resolução dos problemas e dos conflitos globais, enquanto outros Estados e formações políticas se enfrentam mutuamente e se desgastam, sendo dessa forma incapazes de criar marinhas poderosas e exportar poder¹⁷.

¹³ George Modelski (1978) define ciclo como o padrão recorrente na vida ou no funcionamento de um sistema. Este conceito implica que durante um certo período de tempo, de algum modo significativo, retorna ao seu ponto de partida, e recupera o Estado ocupado inicialmente. “The Long Cycle of Global Politics and the Nation-State”, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 20, nº2, Apr. 1978, pp. 214-235, p. 214.

¹⁴ Francisco Eduardo Alves de Almeida (2009), *O Poder Marítimo sob o Ponto de Vista Estratégico entre 1540-1945: uma comparação entre as concepções de Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Herbert William Richmond (1871-1946)*, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em História Comparada, pp. 26-28.

¹⁵ Um dos seguidores desse modelo foi Emmanuel Wallerstein.

¹⁶ Entre os quais George Modelski e William Thompson, David Singer, Joshua Goldstein, Jack S. Levy.

¹⁷ Sobre a relevância da obra de Modelski e Thompson, e a importância do poder naval na criação dos sistemas mundiais, veja-se António José Telo (1995), *O Poder Naval nas Teorias dos Sistemas Mundiais*, Lisboa, *Academia de Marinha*, pp. 6-8. Sublinhe-se que este autor, afastando-se da proposta de Modelski e Thompson, que o poder naval é sempre o elemento fundamental para estudar o sistema global – logo esse poder é detido de forma hegemónica por um único Estado em cada ciclo –, adota como elemento central para abordar a transição de sistemas mundiais, a evolução científica e tecnológica, assente em três grandes vagas: uma correspondente aos séculos XV e XVI; outra associada à 1ª Revolução Industrial; e por último, uma terceira vaga que corresponde à criação das

Como é que poderemos então caracterizar o *sistema político mundial*? Segundo George Modelski¹⁸, este «sistema» adquire uma característica muito própria: instituições e tratados internacionais regem as relações entre os vários atores políticos e os problemas globais. O ciclo é o padrão recorrente na existência de um sistema, que se diferencia de tendência. Este sistema, que nasceu por volta de 1500, não é territorial, é predominantemente marítimo (recentemente também aéreo [aeroespacial] e cibernético). Regulador das artérias comerciais e das transações a longa distância, é dominado em cada ciclo por uma potência/poder político que é simultâneo o poder marítimo e naval¹⁹ que é hegemónico nos mares do globo. As características desse poder marítimo²⁰ poderão ser sumariadas do seguinte modo: 1. assenhoreia-se e exerce o controlo do mar pela neutralização e/ou destruição das marinhas oponentes; 2. preserva as suas bases navais internas do ataque e da invasão, enquanto, através da projeção das suas forças navais, se apodera das bases inimigas pelo ataque direto; 3. salvaguarda e protege as suas comunicações marítimas e o comércio, e as dos seus aliados, mas ataca, perturba e bloqueia as comunicações e o comércio dos inimigos; 4. assegura e reforça as ligações políticas e diplomáticas com os seus principais aliados, para cimentar as coligações e os acordos estabelecidos.

3. O Poder do Estado no Mar

A problemática do *poder do Estado no mar*²¹ foi colocada em relevo de uma forma bastante inovadora, e até revolucionária para o seu tempo, pelo almirante americano

sociedades pós-industriais, onde proliferam as múltiplas tecnologias que se aparecem depois de 1945, i.e., após a II Guerra Mundial. Ainda segundo António Telo, estas três grandes vagas de inovação estão associadas a uma articulação da realidade global que vai diferindo em cada um dos sistemas mundiais. Por exemplo, o fator político, económico ou ecológico, nem sempre têm o mesmo peso. Vide Idem, *ibidem*, pp. 12-13.

¹⁸ Francisco Eduardo Alves de Almeida (2009), *O Poder Marítimo sob o Ponto de Vista Estratégico* [...], p. 214.

¹⁹ Importa desde já explicitar os conceitos de “poder marítimo” e de “poder naval”. «Poder Marítimo» é a capacidade de uma nação para usar o mar, utilizando e servindo-se dos recursos a ele associados, tendo como objetivo preservar os interesses nacionais com base nos seus recursos, que se sustentam no mar. Por sua vez, o «poder naval» é a vertente militar do «poder marítimo».

²⁰ Seguindo de perto a enumeração de George Modelski & R. Thompson (1988), *Seapower and Global Politics*, 1493-1993, pp. 11-12.

²¹ Alfred Thayer Mahan utilizou a designação de *Sea Power* como o elemento determinante na análise da influência do mar na História das sociedades. Essa denominação não tem na obra mahaniaana a devida explicação e coerência conceptual, muito embora seja central no pensamento estratégico do almirante americano, que reivindicava a sua invenção e uso inédito, pois o seu objetivo a analisar o *sea power* do ponto de vista da sua influência ao longo da História. Mahan associa à designação de *sea power* não exclusivamente as forças militares navais, que comandam o mar ou parte dele pela força militar, mas inclui o comércio marítimo e as frotas mercantes, que se encontram na base das esquadras, e das quais dependem no que diz respeito à segurança e livre uso do mar. Como concluiu o almirante Nuno Vieira Matias, o *Sea Power* é o somatório de todas as componentes desse poder, armado e não armado, que podemos conceptualizar em português como o *Poder do Estado no Mar*. Ao longo deste texto, é esse o conceito que iremos utilizar. Veja-se Alfred Mahan (1890), *The Influence of Sea Power upon History*, Boston, Little Brown and Company, p. 25 e ss; Nuno Vieira Matias (2009), “Mahan”, *Os Grandes Mestres da Estratégia. Estudos sobre o Poder da Guerra e da Paz*, Coimbra, Edições Almedina, p. 457; Cfr. Nuno Sardinha Monteiro (2013), “Mahan: 7 Virtudes e 7 Pecados”, *Cadernos Navais*, nº 45-Abril-Junho de 2013, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, pp. 16-18.

Alfred Thayer Mahan (1845-1914)²², entre a última década do século XIX e o início do século XX, na transição para um novo sistema mundial, no qual os Estados Unidos da América iriam ocupar uma posição de liderança mundial, enquanto os meios navais se transformavam radicalmente, transitando da vela para o vapor, e em seguida para a utilização do motor de combustão. Em consequência dessas alterações tecnológicas profundas, o teatro de operações no mar seria pensado, naturalmente, de outra forma.

Os escritos mahanianos tornaram-se de leitura obrigatória nas escolas e academias navais da Europa Ocidental e da América, proporcionando um aparelho teórico-crítico²³ para a abordagem dos problemas e das temáticas navais. As ideias do oficial americano relacionavam de um forma notável o domínio do mar com a grandeza e decadência das nações, pressupondo a existência de uma marinha poderosa, com capacidade de projeção oceânica, para negar ao adversário, numa “batalha decisiva”, travada entre navios capitais²⁴, o domínio de pontos estratégicos-chave, impedindo-o assim de tomar uma ação decisiva, ao mesmo tempo que, no interesse próprio de quem derrotava o adversário, mantinha livre as linhas de comunicação marítima, o comércio e a atividade humana no mar. Segundo Mahan, o poder naval serviria para obter o controlo e, em consequência, o livre uso do mar, que teria uma influência decisiva nas atividades e ações em terra.

Com intuito de aprofundar o campo teórico sobre a influência do mar na organização e atuação dos estados, o almirante Mahan definiu os fatores que afetam o poder dos estados no mar. Seriam seis, esses elementos²⁵: 1. A posição geográfica; 2. o perfil físico de um território, onde se insere igualmente o clima e os recursos naturais; 3. A extensão do território; 4. A população, isto é, a demografia; 5. O caráter de um povo; 6. O tipo de governo e as instituições nacionais.

O pensamento de Mahan sobre o poder do Estado do mar, o comando do mar, a batalha decisiva e as bases navais, permanece relevante em termos académicos e, por

²² Este teórico e estrategista do poder do Estado no mar nasceu em 1840 na Academia Militar de West Point, onde o seu pai era diretor e professor da Faculdade de Engenharia. Mahan entrou para a Academia Naval em 1856, tendo servido em diversos navios durante a Guerra da Secessão. A partir de 1885 ensina história naval no Naval War College, e começa então a focar os seus interesses na reflexão sobre as matérias de interesse estratégico para a temática naval. Os seus livros, a par das suas ideias, são amplamente acolhidas nas várias academias militares e navais um pouco por todo o mundo, especialmente na América e na Europa Ocidental. Promovido a almirante em 1906, veio a falecer a 1 de Dezembro de 1914. Sobre a vida Alfred Thayer Mahan veja-se *Mahan Naval Strategy. Selections From the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*. With an Introduction by John B. Hattendorf. Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1991, pp.IX-XV; Nuno Vieira Matias (2009), “Mahan”, *Os Grandes Mestres da Estratégia. Estudos sobre o Poder da Guerra e da Paz*, Coimbra, Edições Almedina, pp. 452-455; Nuno Sardinha Monteiro (2013), “Mahan: 7 Virtudes e 7 Pecados”, pp.7-16.

²³ Que possibilitava, por sua vez, uma interpretação da realidade coeva, quer se tratasse da feroz competição entre poderes hegemónicos, que no mar mediam forças, ou da própria situação interna - de completo descalabro e incúria em que haviam mergulhado as forças navais portuguesas - era analisada também à luz do modelo proposto por Alfred Mahan.

²⁴ Nuno Vieira Matias (2009), “Mahan”, p. 451.

²⁵ Alfred Mahan (1890), *The Influence of Sea Power upon History*, pp. 24- 89; Cfr. Nuno Vieira Matias, *ibidem*, p. 457.

consequente, uma referência obrigatória na preparação e emprego do poder naval²⁶, e por mais que se discuta as ideias e os muitos livros, artigos e ensaios que escreveu, em confronto com os tempos atuais, seria injusto não reconhecer, que à semelhança de toda a produção científica e intelectual, as suas reflexões e o seu pensamento se encontram datados, e são relativos a uma determinada época. Acresce, que ao atribuir um lugar de destaque ao mar²⁷ - denominando-o “the great common” - conferiu às suas ideias, desde logo, uma ampla influência noutras teorias e análises sobre a ação e o papel do poder político de uma comunidade em relação ao mar, havendo quem defenda que tais premissas “tornaram-no o mais influente historiador e estrategista naval de toda a história.”²⁸ Tais premissas são, na realidade, o ponto onde se deve iniciar qualquer estratégia naval moderna, ainda que se tenha de utilizar uma outra panóplia de conceitos atualizados.

Mahan abriu as portas para toda uma nova visão sobre o uso do mar pelas sociedades, e a transformação que daí resultou para as instituições e as suas formas políticas, a germinação de conflitos, ou a influência e o impacto do mar na forma como os seres humanos se organizam.

De facto, o poder do Estado no mar teria um peso decisivo, quer nas Guerras da Revolução e do Império, quer, em particular, na Guerra Peninsular. A Alfred Thayer Mahan não escapou a importância histórica, no quadro das narrativas que redigiu, da competição entre os Estados imperiais da Inglaterra e da França, por isso, cerca de dois anos após sair do prelo a sua obra mais emblemática, *The Sea Power upon History* (1890), publica em dois volumes, nos anos de 1892-1893: “*The Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire*”, na qual coloca em prática todo o aparelho teórico desenvolvido no seu primeiro livro.

Seguindo um discurso coerente, Alfred Mahan concluía que a Inglaterra não só tivera capacidade militar-naval, como a sua frota mercante fora um instrumento importante para alcançar o comando do mar. Nesse tempo de “guerra aberta”, mencionava, não havia navios que estivessem tão protegidos e a salvo como os que hasteavam a bandeira inglesa. No “grande sistema” de circulação e troca tudo parecia tender cada mais para a Inglaterra, que surgia como o centro natural para a acumulação e distribuição de produtos, em face da segurança, acessibilidade e posicionamento favorável, perante um mercado continental de muitos milhares de consumidores, que recebiam as matérias-primas e produtos manufacturados por via marítima²⁹.

²⁶ António da Silva Ribeiro (2010), “Mahan e as marinhas como instrumento político”, *Revista Militar*, nº2500, Maio, em linha: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569 (Consulta em 09 de Outubro de 2014).

²⁷ Será pertinente, até justo, referir, tal como têm feito certos autores portugueses (por exemplo Nuno Vieira Matias, *Op. cit. passim*) que antes de Mahan, mas com menos divulgação, e para uma outra época, menos complexa em termos tecnológicos, o Padre Fernão de Oliveira (1507-c.1581) escreveu a *Arte da guerra do mar / nouamente escrita per Fernando Oliueyra... - Em Coimbra: per Iohão Aluerez [sic], 4 Julho 1555*, cujos fundamentos teóricos são muitos similares ao do Alfred Thayer Mahan, muito embora se pense que este autor americano desconhecesse a obra do português, que escreve sobre o poder naval no século XVI, tendo em conta o império marítimo de Portugal.

²⁸ António da Silva Ribeiro (2010), *Op. cit. loc. cit.*

²⁹ A.T. Alfred Mahan (1893), *Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire 1793-1812*, London, Sampson Low&Company, limited, Vol. II, p.18.

Mahan considerava que a história do poder do Estado no mar era, em sentido lato, mas não unicamente, uma narração de conflitos e violência entre nações rivais que culminavam na maior parte das vezes em guerra³⁰. Ao estudar os grandes líderes e chefes, os comandantes extraordinários e as batalhas, os encontros militares no mar, as ações e as manobras, a história da guerra no mar revelava-se plena de ensinamentos, que mostrava uma realidade de onde se poderia retirar lições e ensinamentos³¹.

Ora a Guerra Peninsular, para os oficiais da Marinha Portuguesa, teve esse papel de “mestra”. A partir da leitura histórica deste conflito, seria possível entender como uma poderosa marinha dominara um poder terrestre, de uma forma decisiva e absoluta; e com base no estudo dessa Guerra em solo peninsular recolhiam-se lições, esboçavam-se cenários, aplicavam-se conceitos úteis aos oficiais da Marinha de uma nação com “vocação” marítima, que bem poderia ter de enfrentar um inimigo no mar, um oponente de características mais terrestres que marítimas, que lhe disputasse recursos ou violasse os espaços marítimos e impedisse os movimentos nos portos ou o comércio marítimo do País. A vizinha Espanha estaria no pensamento desses trabalhos sobre a Guerra Peninsular, porque sensivelmente durante as duas primeiras do século XX disputa com Portugal um espaço político e estratégico Atlântico. Daí pensar-se como inimigo provável “*A Espanha, não só pela sua vizinhança como também pelas tendências de expansão que apresenta desde que ficou sem o melhor património colonial.*”³²

4. Os Usos Operatórios da obra de Mahan

Um ponto forte destas teorias sobre o mar era a de associar os assuntos nacionais e internacionais, num vasto campo de análise, onde o fator naval dispunha de uma atenção especial. Em Portugal pensava-se, por exemplo, que a regeneração da esquadra iria desenvolver o comércio e fomentaria a produção de riqueza, aumentando os recursos industriais e agrícolas do País³³. E seria no domínio do mar que se encontraria a chave, a explicação para a ruína e o desastre de alguns impérios ou, pelo contrário, a glória e o poder de outros.

A leitura de Mahan encontrava-se muito disseminada entre os oficiais da Marinha Portuguesa, sendo transversal aos postos. João do Canto e Castro, deputado do Partido Regenerador, nas Cortes em 1910, que décadas mais tarde atinge o posto de almirante, cita num dos seus discursos o estrategista e historiador norte-americano, revelando que “*D’este assunto [poder marítimo] teem tratado proficientemente brilhantes ornamentos da literatura de varias nacionalidades. (Um d’elles, chefe desse grupo distincto de escritores, um*

³⁰ Alfred Mahan (1890), *The Influence of Sea Power upon History*, p. 1. Cfr. Francisco Eduardo Alves de Almeida (2009), *O Poder Marítimo sob o Ponto de Vista Estratégico* [...], p.131.

³¹ Francisco Eduardo Alves de Almeida (2009), *ibidem*, p. 132.

³² Álvaro A. N. Ribeiro (1909), “Inimigo Provável”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XL, Agosto, nº8, p.590.

³³ Como defendeu José Carlos da Maia (1907), “Algumas Considerações sobre a Marinha de Guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XXXVIII, Julho-Agosto, nº 7, pp.635 e 644.

*notavel e illustrado official da marinha de guerra dos Estados Unidos da America do Norte, fixou o poderio maritimo como factor determinante na historia de um povo.*³⁴

O uso dos conceitos mahanianos, relativamente à concentração da esquadra, bases navais, batalha decisiva, o comando do mar, estenderam-se tanto à compreensão do passado como do presente. O tenente José Torres, um dos elementos desta nova geração, dá-nos na perfeição o quadro de ideias dominantes na primeira década do século XX.

*“Desde a Influence of the sea power upon the history até ao Problema Naval portuguez todos os escriptores navaes se occupam do assumpto com mais ou menos extensão e comprehende-se que, concentrados nos mares as atenções mundiais, por serem elles os pontos designados onde mais tarde ou mais cedo se chocarão os interesses de todas as nações [...] é por isso que um assumpto que há trinta annos era totalmente desconhecido tem n’esse curto período de tempo sido alvo do mais attento estudo e escrupuloso exame.”*³⁵

É no seio desta problematização dos assuntos navais, no quadro interno e à escala global, que surgem planos para renovação da esquadra portuguesa no início do século XX. O futuro da Marinha, os meios e homens, durante as primeiras décadas do século XX, encontra-se em discussão: esquadras a manter; estaleiros a optar para a construção dos navios; a localização geográfica de futuras bases navais; planos estratégicos a elaborar. Nem a implantação da República, em 1910, abranda as iniciativas e as propostas concebidas nos últimos anos da Monarquia não perdem fulgor. Uma das bases dessa discussão assentava na história naval e nos exemplos que daí se poderiam retirar para se refletir sobre o passado com a perspectiva de reinventar o futuro.

Assim, tendo como centro o mar e a problemática naval entre duas épocas (Séculos XIX-XX), esta análise será colocada em três pontos. Numa primeira parte analisa-se de forma sucinta a situação naval de Portugal entre meados do século XVIII e o início do século XIX; num segundo momento a economia do discurso irá centrar-se na hegemonia naval inglesa, até ao Congresso de Viena (1815); por fim, é comentada e analisada a interpretação e os ensinamentos retirados sobre o uso do mar na Guerra Peninsular, por uma geração de jovens oficiais que equaciona o papel de Portugal no Mundo e o ressurgimento naval português nas primeiras décadas do século XX.

II. O PODER NAVAL PORTUGUÊS: DO ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XVIII AO INÍCIO DO SÉCULO XIX

Na segunda metade do século XVIII Portugal ainda dispunha de um poder marítimo e naval assinalável, que se traduzia em 40 navios de linha, 17 brigues e 8 charruas, além de outros navios para apoio à esquadra de menor tonelagem³⁶.

³⁴ João do Canto e Castro Silva Antunes (2010), Discurso na Câmara dos Deputados das Cortes, sessão de 12 de Abril.

³⁵ José Torres(1909), “A influência do poder marítimo nas Guerras Peninsulares”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XL, n.º 1, Janeiro, p.23.

³⁶ José Rodrigues Pereira (2005), *As Campanhas Navais*, Lisboa, Tribuna da História, Vol. I, p. 8.

Muito embora não se impusesse como uma potência naval de primeira grandeza, Portugal tinha os meios necessários para defender o eixo principal do seu Império e da sua economia, que se centrava na ligação entre a América do Sul e a Europa; detinha, igualmente, a capacidade naval necessária para patrulhar o Estreito de Gibraltar - ponto focal de grande importância para a sua navegação; exercer presença no Índico; escoltar os navios mercantes que estabeleciam um importante trânsito comercial em direcção ao Mar do Norte e ao Mar Báltico. Portugal mostrava ainda ter os meios navais necessários para dar apoio a iniciativas dos aliados e integrar coligações e alianças militares.

Em meados do século XVIII a Coroa portuguesa incrementava o comércio com o Brasil, e os navios com pavilhão luso sulcavam o Báltico e aportavam aos distantes portos da Rússia, transportando vinhos, sal, citrinos, cortiça, açúcar, trazendo na torna-viagem os porões repletos de ferro, linho e cânhamo³⁷.

Por esse tempo, a construção de navios de madeira era uma arte, que os arquitetos navais, calafates, carpinteiros e artesãos lusos dominavam com mestria, zelo e profissionalismo desde a Idade Média, encontrando-se as unidades, saídas quer da Ribeira das Naus, quer dos estaleiros da Índia e do Brasil, entre as melhores construídas e equipadas da Europa.

Reformas navais sustentadas e enquadradas pelo poder político, em Portugal, iniciaram-se no período pombalino. Essas medidas integravam-se num conjunto reformador mais vasto, onde pontificavam reorganizações administrativas, alterações e modificações económicas e sociais. Em particular, e no que se refere ao setor naval, é durante esta época, nas décadas de sessenta e setenta do século XVIII, que são construídos novos arsenais, em Lisboa e nos espaços ultramarinos, com destaque para o Brasil; procedendo-se à militarização progressiva da Marinha³⁸.

Na segunda metade do século XVIII, a Marinha Portuguesa contou entre as suas fileiras com homens que demonstraram, em certas áreas da governação, capacidade de organização, de liderança e de comando. Trata-se de uma época de acentuadas mutações das forças navais. A prova dessa nova vaga reformadora está bem patente nas políticas de Martinho Melo e Castro³⁹ e D. Rodrigo de Sousa Coutinho⁴⁰. O desempenho de Manuel

³⁷ Rómulo de Carvalho(1979), *As Relações entre Portugal e a Rússia no século XVIII*, Lisboa, p. 144.

³⁸ Veja-se Ney Paes Loureiro Malvasio (2009), “A Reforma da Marinha de Guerra portuguesa no pombalino (1761/1777): a criação de uma Marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo”, *Navigator* 10, em linha : http://www.revistanavigator.com.br/navig10/dossie/N10_dossie5.pdf (consulta a 20 de Outubro de 2014).

³⁹ Este Ministro transitara do Governo de Pombal (Reinado de D. José) para o de D. Maria I. É neste último período que a sua influência se fará sentir com mais acutilância. Contudo, é bom não ocultar o facto de que o Ministro de D. José, o Marquês de Pombal, já ensaiara algumas medidas reformadoras que não vieram a ter o impacto desejado, nomeadamente o início de obras na Ribeira das Naus e a criação de um corpo de 24 Guardas-Marinhas, com equivalência ao posto de Alferes do Exército. Esta medida tinha como objectivo encontrar uma base estável para o recrutamento de oficiais de Marinha, o que não se conseguiu alcançar. Ver António José Duarte Costa Canas(2000), “A Independência do Brasil e a Decadência da Marinha Portuguesa”, *Actas do X Colóquio de História Militar «Brasil e Portugal. História das Relações Militares»*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2000, p.284.

⁴⁰ D. Rodrigo de Sousa Coutinho nasceu em Chaves a 4 de Agosto de 1745, e faleceu no Rio de

Carlos da Cunha, 6º Conde de S.Vicente (1729-1795)⁴¹, não é menos visível, desde 1782 até à sua morte, no campo do ensino náutico - umas das áreas centrais da política naval desse tempo; ficará associado à criação, a 14 de Dezembro de 1782, da Companhia Real de Guardas-Marinhas e de uma academia para oficiais da Marinha de Guerra, tendo sido o primeiro comandante destas instituições.

Escreveu o Marquês do Funchal: “*Martinho de Mello organizou as esquadras, D. Rodrigo organizou a sua administração [...] Martinho de Mello mandou constituir o Dique do Arsenal da Marinha, D. Rodrigo mandou educar engenheiros e construtores, sem os quais o dique não seria utilizado.*”⁴²

Entre 1789 e 1800 implementam-se uma série de medidas que, como se aludiu em passo anterior, modificaram por completo o funcionamento da Marinha, dotando-a com estruturas e meios modernos. Essa nova organização vai repousar nos seguintes pontos: a) regularização dos postos da Armada; b) fixação dos vencimentos; c) reorganização da Ribeira das Naus, que passou a denominar-se Arsenal da Marinha; d) conclusão da Cordoaria Nacional; e) reorganização do Arsenal de Goa e Baía; f) construção do dique do Arsenal da Marinha; g) instituição da Junta da Fazenda da Marinha; h) nomeação de comissários para assegurar a bordo dos navios a administração da fazenda real; i) regulamentação do Conselho do Almirantado; j) na criação da Escola de Construção Naval e do Corpo de Engenheiros; l) fundação do Observatório da Marinha; m) constituição da Brigada Real da Marinha; n) edificação do Hospital Real da Marinha; o) fundação de uma Sociedade Real Marítima, que tinha como finalidade recuperar a produção de cartas náuticas e geográficas, assim como o fabrico de instrumentos náuticos.

Importante foi, igualmente, a ação política no sentido de aumentar o efetivo dos navios ao serviço da Armada. Refira-se que entre 1789 e 1796, num espaço de sete anos, portanto, construíram-se 18 navios, reparando-se outros que se consideravam incapazes para a navegação⁴³. Todas estas reformas navais se devem, em grande medida, à necessidade de Portugal modernizar a sua esquadra, numa fase em que os seus navios de guerra participam em ações navais como o bloqueio de Cádiz ou o ataque a Trípoli, em 1797.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho preocupa-se com a formação dos oficiais da Marinha embarcados. Determina que se dote os oficiais e pilotos que embarcam com conhe-

Janeiro a 26 de Janeiro de 1812. Era filho de D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho e de D. Ana Luísa Joaquina Teixeira. Era irmão de D. Domingos António de Sousa Coutinho, conde e marquês do Funchal. D. Rodrigo de Sousa Coutinho ocupou vários cargos no Estado. Vindo de Turim, onde exercia funções diplomáticas, substituiu em 1795 D. Martinho de Melo e Castro na Secretaria de Estado da Marinha e dos domínios ultramarinos; após a morte do marquês de Ponte de Lima ocupou o cargo de presidente do Real Erário; acompanhou a corte na transferência para o Brasil, onde vai ocupar o cargo de Ministro das Relações Exteriores.

⁴¹ Sobre o primeiro comandante, conhecido, da Companhia Real dos Guardas-Marinhas, Vide Carlos Manuel Valentim, “Manuel Carlos da Cunha, 6º Conde de S. Vicente (1729-1795): comandante no mar e em terra, organizador do ensino naval”, *Actas do XV Colóquio de História Militar, “Portugal Militar nos séculos XVII e XVIII até vésperas das Invasões Francesas*, Vol. II, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 2006, pp. 511-519.

⁴² António Estácio dos Reis, *Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor, sua introdução em Portugal e no Brasil*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, p. 18.

⁴³ António Marques Esparteiro, 1940, pp. 402-404.

cimentos de astronomia. Para preenchimento dessas valências, incentiva as observações astronómicas, com o intuito de se corrigirem as tabelas astronómicas para uso prático da navegação⁴⁴. O Ministro dos Assuntos da Marinha e ultramar prepara igualmente um plano para a formação de um corpo de infantaria e artilharia da Marinha, e de um outro corpo de «mestrança e marinhagem»⁴⁵, para que guarnecessem os fortes e as torres de defesa do porto de Lisboa. D. Rodrigo de Sousa Coutinho obtém mesmo a criação de um novo regimento de Marinha, a Brigada Real Marítima, por alvará de 28 de Outubro de 1797, o que não será bem acolhido por outras figuras da alta nobreza (por exemplo o Duque de Lafões).

Numa fase em que Portugal desejava assegurar a todo o custo a neutralidade nas guerras entre Inglaterra e a França, D. Rodrigo de Sousa Coutinho defende junto do Príncipe Regente o apoio naval à Inglaterra, nomeadamente a permissão para as esquadras inglesas se abastecerem na costa portuguesa. O que vem acontecer entre 22 de Dezembro de 1797 e 18 de Janeiro de 1798, por parte dos navios que compunham uma força naval que saíra de Gibraltar comandada pelo almirante Jervis, que cerca de um mês mais tarde derrota ao largo do Cabo de S. Vicente (14 de Fevereiro) uma esquadra espanhola⁴⁶.

Há uma nítida intervenção do Estado no campo marítimo e naval, ao implementar políticas próprias, e financiar empreendimentos, que vão da construção naval à edificação de novos edifícios – para acolher uma administração que se tornara entretanto mais complexa – e à reorganização de um ensino técnico e militar para os que a bordo têm funções de chefia e de liderança. Na maior parte dos países europeus desta época passa-se algo semelhante: as ambições e as ideias pessoais do monarca ou de um ministro influente (como demonstra o caso português com Pombal), podem significar um maior investimento no sector naval, contribuindo para a sua expansão. A França, a Espanha e a Suécia, cujo monarca se lança na reconstrução de uma esquadra, são bons exemplos duma aposta do poder central numa Marinha de Estado⁴⁷.

Partindo da análise da política naval e dos meios disponíveis, infere-se facilmente que na passagem do século XVIII para o século XIX a Marinha Portuguesa entra numa nova fase. Porém, o papel que desfrutava na Europa, no início do século XVIII, como uma das marinhas de primeira grandeza, é severamente colocado em causa pela transferência da Corte para o Brasil e pelo papel hegemónico da Inglaterra, cuja supremacia naval remeterá para segundo plano, propositadamente, muitas das marinhas aliadas, porque delas não necessita.

⁴⁴ Andrée Mansuy-Diniz Silva(2006), *ibidem*, II L'Homme d'État 1796-1812, Paris, pp. 50-51.

⁴⁵ Idem, *ibidem*.

⁴⁶ Idem, *ibidem*, pp. 51-53.

⁴⁷ Na maior parte dos países europeus deste época está acontecer algo de muito semelhante, em que as ambições e as ideias pessoais do monarca ou de um ministro influente (como demonstra o caso português com Pombal) podem significar um maior investimento no campo naval. A França, a Espanha e a Suécia, cujo monarca se lança na reconstrução de uma esquadra, são bons exemplos duma aposta do poder central numa marinha de Estado. Veja-se Jaap R. Bruijn(1998), “Les États et leurs marines de la fin du XVIe siècle à la fin du XVIIIe siècle”, *Guerre et Concurrence entre les États européens du XVIIIe siècle*, Sous la direction de Philippe Contamine, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 83-121, p. 110.

Todos os esforços efetuados até ao mês de Novembro de 1807, para garantir a neutralidade de Portugal, falharam, apesar das muitas cedências concedidas pelo Coroa portuguesa, que se resistia às pressões e ultimatos vindos de Paris, para que fechasse os seus portos e quebrasse o seu relacionamento com a Inglaterra, depois de 1805 (Trafalgar). Os dirigentes portugueses vão acatar parcialmente, e com alguma demora, as exigências gaulesas. Entretanto, um acordo entre a Espanha e a França, no ano de 1807, em Fontainebleau, reparte Portugal em três parcelas.

Sem condições para resistir aos exércitos de Napoleão, inicia-se no fim do Verão de 1807 os preparativos para a partida⁴⁸. Entre Outubro e Novembro muitas mercadorias, bagagens e haveres são transportados para bordo dos navios, sempre com a esperança de a situação se alterar de um momento para o outro. O problema que se colocou aos que estavam à frente dos destinos do Governo português era o seguinte: haveria os meios necessários para resistir a uma invasão, tratando-se do exército mais poderoso da Europa? Nos três meses que antecederam a partida para o Brasil terá havido um debate sobre a viabilidade de transportar a Corte para o outro lado do Atlântico. Não se entendia uma «fuga», mas uma retirada, que seria uma ausência enquanto os acontecimentos não fossem mais favoráveis ao Governo português⁴⁹.

Já em 1803 D. Rodrigo de Sousa Coutinho escrevera ao Príncipe Regente, defendendo “*Quando se considera que Portugal por si mesmo muito defensável, não é melhor, e [a] mais essencial parte da monarquia; que depois de devastado por uma longa e sanguinolenta guerra, ainda resta ao seu soberano, e aos povos o irem criar um poderoso império no Brasil, donde se volte a reconquistar, o que possa estar perdido na Europa, e onde se continue uma guerra eterna contra o fero inimigo, que recusa reconhecer a neutralidade de uma potência, que mostra desejar conservá-la...*”⁵⁰

A Inglaterra seguia com redobrada atenção o desenrolar dos acontecimentos na Península Ibérica, na medida em que queria impedir a todo o custo que a Marinha e as colónias portuguesas caíssem em poder do império de Napoleão, o que é depreendido pelo Tratado de 22 de Outubro de 1807⁵¹, assinado entre Portugal e a Inglaterra: “*Convenção Secreta Entre o Principe Regente D. João, e Jorge III, Rei da GranBretanha, sobre a transferencia para o Brazil da Séde da Monarchia Portuguesa, e occupação temporaria da Ilha da Madeira pelas tropas britannicas*”.

Ficava acordado que o rei inglês daria ordens para que os seus navios dessem protecção ao embarque da Família Real portuguesa, e escoltassem a respectiva esquadra até

⁴⁸ Carlos Manuel Valentim (2008), A partida da Família Real para o Brasil em 1807. Estratégia e Logística Naval. Uma tentativa de revisão da questão”, *Actas do Congresso Internacional e Interdisciplinar Evocativo da Guerra Peninsular, XVII Colóquio de História Militar*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, Centro de Estudos Anglo – Portugueses, Comissão Portuguesa de História Militar, Vol. I, pp. 423-442.

⁴⁹ Veja-se Pedro Soarez Martinez, *História Diplomática Portuguesa*, Lisboa, Editorial Verbo, 1986, p. 214.

⁵⁰ *Apud*, António Estácio dos Reis, (2006), *Op.*, cit, p. 63.

⁵¹ “Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potencias desde 1640 até ao presente, por José Ferreira Borges de Castro, Tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857, p. 239.

ao Brasil, com seis naus de linha e um exército de cinco mil homens. Ao contrário do que a historiografia oitocentista defendeu, a preparação para a viagem obedeceu a um planeamento logístico, procurando-se prover a esquadra com os componentes essenciais para uma força naval que iria navegar em alto mar durante muitas milhas.

A retirada da Família Real e da Corte para o Brasil tem sido interpretada como um ato humilhante, cobarde e desprestigiante para Portugal, porém, teve um significado a não descurar no quadro da política interna e externa portuguesa⁵²: essa manobra militar e política levou à frustração dos objetivos do exército invasor (capturar o elementos da Família Real e colocá-los ao serviço do Imperador).

O sucesso com que se processou a retirada do Governo e da Corte através do Atlântico mostrou que a esquadra portuguesa dispunha ainda dos meios suficientes para uma retirada com certo grau de complexidade. Com base na documentação que chegou aos dias de hoje, sabe-se que a 29 de Outubro de 1807, um mês antes da partida, o cuidadoso comandante da Companhia Real dos Guardas-Marinhas, José Maria Dantas Pereira, tem os alunos e professores em prontidão, e estabelece correspondência oficial com a direcção superior da Armada sobre a melhor forma de embarcar os alunos e a respetivo acervo documental. A 26 de Novembro, é o próprio Dantas Pereira, muito metódico na sua acção, que em ofício revela estar a embarcar o importante espólio de cartas, planos e outros documentos da Sociedade de Real Marítima. A 29 de Novembro largava do Tejo a esquadra com a Corte. O Atlântico mudava nesse dia⁵³. Tudo se ia alterar nos anos seguintes: a sociedade, a economia, as instituições, o Império, a Marinha.

III. O CONFLITO GLOBAL ENTRE A INGLATERRA E A FRANÇA

Enquanto os exércitos de Napoleão atravessavam os Pirenéus para ocupar Portugal e os seus portos, a marinha inglesa dominava os mares. O conflito que opunha a Inglaterra à França desde meados do século XVIII entrava numa fase decisiva por volta de 1800.

A Revolução Francesa de 1789 não se conteve dentro das fronteiras gaulesas, envolveu a maior parte da Europa num conflito de grandes proporções. Estas guerras têm particular interesse na análise da balança do poder nas relações internacionais em fins do século XVIII, quando se assiste a uma transição do sistema mundial, em que se iria reforçar o domínio dos mares por parte da Inglaterra. A marinha inglesa era, na realidade, uma força naval robusta, bem treinada, com um comando e uma liderança exemplar⁵⁴, apoiada por imensos recursos humanos e financeiros, estaleiros de construção e reparação naval e por uma numerosa marinha mercante.

⁵² Jorge Borges de Macedo (1987), *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, pp. 352-353, cfr. Vide Coronel Nuno Valdez dos Santos, "A Viagem da Família Real para o Brasil", *Baluarte*, Revista da Região Militar de Lisboa, n.º 6, 1989, p. 58.

⁵³ Segundo António Telo(2011), "O dia em que o Atlântico mudou", *Revista da Armada*, pp.151-157.

⁵⁴ Paul Kennedy (1983), *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, pp. 127-128.

Contrastando com a liderança segura, a forma destemida e o profissionalismo com que os oficiais e comandantes ingleses travavam os combates no mar, os oficiais e comandantes franceses eram bem mais renitentes em enfrentar o inimigo, faltando-lhes a iniciativa, o que não era alheio ao facto de muitos dos oficiais da marinha terem sido dispensados durante a Revolução por serem defensores da monarquia, associando-se a essa sangria de escalões superiores uma deterioração da motivação⁵⁵.

Entre 1792 e 1815 a disputa entre a Inglaterra e França pelo comando do mar encontra-se no seu zénite. As batalhas navais que têm lugar nesses anos vão reflectir a superioridade marítima, dos ingleses. O poder no mar britânico traduzia-se na destruição da esquadra inimiga, nos bloqueios aos portos e costas mais importantes e no controlo das principais linhas de navegação. Assinale-se as vitórias britânicas em “Glorious First of June”, que teve lugar no ano de 1794, que resultou na captura e destruição de sete navios franceses de linha; na batalha do Cabo de S. Vicente, na qual uma esquadra comandada por almirante Jervis, em que tomaram parte navios portugueses, em Fevereiro de 1797, foram capturados quatro navios de linha espanhóis, aliados dos franceses; no mesmo ano, em Outubro, uma esquadra inglesa enfrenta uma força naval holandesa, que derrota, aprisionando mais 11 navios de linha; em Agosto de 1798 Nelson esmaga uma esquadra francesa que se encontrava no interior do rio Nilo, escapando somente dois dos trezes navios franceses que aí se encontravam, e que haviam transportado Napoleão até ao Egito; por fim, a mais famosa das batalhas desse tempo, culminando um longo período de vitórias britânicas: Trafalgar, a 21 de Outubro de 1805, que se saldaria numa estrondosa derrota de uma força naval franco-castelhana frente a uma esquadra comandada por Lord Nelson, que pereceria na batalha.

Enumerou-se um conjunto de acções e batalhas navais, entre a Inglaterra e a França, que têm lugar entre 1792 e 1815, mas esta enumeração é unicamente uma amostra muito reduzida do que foi a ação naval britânica nesses dezassete anos. Caso se acrescentem outras vitórias consideradas menores, levadas a cabo por fragatas em águas distantes do continente europeu ou os bloqueios e ataques a portos, como se verificou em Copenhaga, em 1801 e 1807, entende-se por que é que este período tem sido considerado como o ponto culminante do domínio naval britânico ao longo dos séculos XVIII e XIX. As razões para essa superioridade não se encontram na superioridade numérica das esquadras, mas muito mais na sua organização, planeamento e execução das acções, bem como num maior aproveitamento inglês da sua posição, marítima, enquanto a França, com as suas forças navais mais dispersas tinha dificuldades óbvias quando pretendia concentrá-las, pois teria de passar obrigatoriamente por dois estreitos: Gibraltar e Canal da Mancha, onde se tornava extremamente vulnerável aos esquadrões inimigos. Os ingleses tiveram sucesso nas disputas fora do continente europeu, e logo se deram conta que poderiam ampliar a sua profundidade estratégica ao aumentarem os seus pontos de apoio naval, que nem as acções de corsários franceses poderiam desalojar.

Apesar de ter diminuído a esquadra, antes das hostilidades, a marinha real britânica alcançou rapidamente uma posição hegemónica. Se é verdade que poderosas naus ingle-

⁵⁵ Idem, *ibidem*, p. 127.

sas bloqueavam as principais saídas da costa francesa, não é menos certo que as também as possessões ultramarinas dos adversários cairiam rapidamente em seu poder, fortalecendo o domínio inglês no comércio global. A sua posição insular, associada ao domínio dos mares proporcionaram a forma mais eficaz de afastar uma invasão dos exércitos de Napoleão por mar, o que não estava ao alcance de outro Estado europeu. Por outro lado, a relativa estabilidade do seu sistema político, económico e social permitiu ao povo britânico participar numa guerra de feição global, expandir rapidamente os meios de produção industrial e alargar os mercados coloniais; assim como não deve ser esquecido o sofisticado sistema financeiro, que oferecia segurança aos investidores, aos armadores, e os capitais necessários para a indústria que se desenvolvia, e os empréstimos de dívida pública concedidos aos cofres do Estado.

Foi esta pujança económica e financeira que apoiou e fomentou uma marinha de dimensões colossais e um exército considerável. A marinha, ao esmagar as forças congêneres que lhe disputavam o comando do mar, para além de impedir uma invasão da Grã-Bretanha e a tomada das colónias dos oponentes, eliminou o comércio marítimo dos adversários e em sentido contrário protegeu a integridade de bens, produtos e negócios, cujos rendimentos e lucros seriam canalizados para o investimento na guerra que era travada no continente, em locais como a Península Ibérica.

O mar é um factor de extrema importância quando se analisa a Guerra Peninsular. Não era por acaso que pendia como um *espada de Démocles* sobre a cabeça dos generais franceses que operavam na Península Ibérica, a ameaça constante de desembarques dos ingleses na extensa costa peninsular. O domínio naval conferia essa possibilidade e mobilidade ao exército dos “casacas vermelhas”, que poderiam escolher a hora e o local em que colocaria em terra os corpos do exército insular. Mas o domínio marítimo não conferia somente mobilidade e abastecimento às forças que operavam em terra. As operações navais incluíam ataques às linhas de abastecimento marítimo franceses; o apoio logístico directo às forças irregulares que combatiam os exércitos de Napoleão; a destruição das baterias costeiras gaulesas que guarneciam os portos e pontos estratégicos; a preservação do que restava das marinhas de Portugal e da Espanha; a constante protecção dos fortes que se encontravam na mira do fogo inimigo; o abastecimento do exército britânico que operava em terra, em água e provisões, alimentos e munições.

Chegaram-nos relatos de elementos do corpo de exército que combatia em solo português que testemunham a importância da Marinha inglesa que operava ao largo da costa.

Um desses relatos é o de Jonathan Leach, que ao se deter sobre a descrição das Linhas de Torres Vedras, nos dá o testemunho da importância dos bombardeamentos a partir do mar, que fustigava as forças gaulesas, enquanto o exército anglo-português tomava as suas posições de defesa.

“[...]A direita(do Exército) descansou no Tejo, na vila ou próximo de Albandra, e a esquerda algures perto do mar, em Torres Vedras. As lanchas-canhoneiras, tripuladas pela nossa frota de Lisboa, deram força adicional à nossa direita; e os nossos marinheiros nunca perdiam uma oportunidade para bombardear com grande zelo qualquer parte do exército

*francês que estivesse à vista. Numa ocasião, um oficial general francês, cujo nome esqueci, foi morto por uma salva de tiros das canhoneiras.”*⁵⁶

Neste relato fica bem patente que o exército anglo-português operava tendo por perto uma força naval, que apoiava a manobra dos muitos milhares de homens, bombardeando as posições inimigas. A Inglaterra apostava no apoio naval como um instrumento fundamental na movimentação das suas forças terrestres. Numa circunstância em que essas forças, que se movimentavam em terra, encontrassem dificuldade ou fossem derrotadas, poderiam, com o apoio da artilharia naval dos muitos navios britânicos⁵⁷, recolher a bordo, e ser transportadas para outro local mais seguro, ou mais propício ao início de uma marcha. Os exércitos anglo-portugueses poderiam assim retirar vantagens do controlo dos mares por parte da *Royal Navy*.

Entre 1808-11 o corpo de exército comandado por Wellington operou a curta distância da costa⁵⁸, na medida em que usufruía do apoio logística da força naval que controlava o mar da costa portuguesa. A “estação portuguesa” da marinha inglesa fora criada em 1808 em resposta ao movimento das forças militares napoleónicas, que se deslocaram de Espanha, através da fronteira terrestre para controlar Portugal. Inicialmente a estação naval portuguesa, dominada pelos ingleses, ia desde o cabo Finisterra, a Norte, na Galiza, ao cabo de S. Vicente, na costa algarvia, a Sul, sendo que o comando dessa força estaria em Lisboa, no estuário do Tejo. Os navios que faziam parte dessa força naval, tinham como missão, o abastecimento, os reforços, substituições e evacuações, caso se justificasse, do exército que operava em terra⁵⁹. Outra das suas tarefas importantes seria a vigilância da navegação e do comércio marítimo que transitava pelas costas atlânticas de Portugal em direção às ilhas britânicas.

William Warre, que esteve nas campanhas da Península Ibérica entre 1808-1812, escreve sobre o seu desembarque em Lavos, Figueira da Foz da seguinte maneira.

*“Foram necessários três dias para desembarcar todo o exército e, caso tivéssemos encontrado resistência em terra, estou convicto de que nunca teríamos conseguido, de tal forma a rebenção é violenta quer na costa quer dentro da barra. Porém, Graças a Deus, todo o Exército acabaria por desembarcar sem quaisquer baixas [...]”*⁶⁰

Nota-se, na descrição que este testemunho nos proporciona, o à vontade com que o exército inglês desembarca homens e material, sem o mínimo incómodo do inimigo, num ponto da costa portuguesa.

John Petterson, outro elemento do exército britânico, que participou nas Linhas de Torres Vedras, no relato que faz da sua permanência em Portugal, torna-se manifesto a

⁵⁶ Jonathan Lecah, “Rough Sketches”, in *A Guerra Peninsular em Portugal. Relatos Britânicos* (2007), Lisboa, tradução de Isabel Simões Ferreira, Caleidoscópio, p. 230.

⁵⁷ António José Telo, “A Península nas Guerras Globais de 1792-1815”, pp. 312-313.

⁵⁸ Christopher D. Hall (2004), *Wellington’s Navy: sea power and the Peninsula War*, London, Chatham Publishing, p. 6.

⁵⁹ Idem, *ibidem*, p. 7.

⁶⁰ William Warre, Letters from the Peninsula 1808-1812”, in *Guerra Peninsular em Portugal. Relatos Britânicos*, p. 327.

forma como a esquadra era essencial para apoiar as acções em terra, acompanhando ao longo da costa a marcha dos militares que seguiam junto do mar.

*“O exército continuou a sua marcha junto ao mar em direcção a Torres Vedras com poucas interrupções por parte do inimigo, e nos primeiros dias de Outubro ocupámos o nosso campo entrenchado. Este local formidável tinha à direita no Tejo, Alhandra; à esquerda estava a zona do mar onde o rio Zizambre desagua.”*⁶¹

Wellington coloca o exército de primeira linha concentrado atrás da linha de fortificações defensivas que haviam sido construídas. Caso os franceses avançassem pelas primeiras duas linhas, teriam ainda de enfrentar um último reduto⁶², formado por forças anglo-portuguesas motivadas e bem providas de géneros e outro material bélico, que lhes era proporcionado pela esquadra e respetivos navios de apoio que estacionavam no porto de Lisboa.

A Península Ibérica era um espaço extramente importante para a Inglaterra deter os exércitos franceses e garantir que o seu domínio dos mares iria permanecer incólume. E o sucesso com que esses objetivos foram alcançados surgiu anos mais tarde como oportuno tema de estudo e de análise das temáticas navais.

IV. A PROBLEMÁTICA DO USO DO MAR NA GUERRA PENINSULAR NA PERSPETIVA DOS JOVENS MAHANISTAS⁶³

Como se viu em passo anterior, o poder do Estado no mar foi decisivo no desfecho do conflito entre a Inglaterra e a França. São as forças navais britânicas que desequilibram o fiel da balança a seu favor⁶⁴. Em função das circunstâncias colocadas por um conflito de natureza global, os ingleses usaram o mar de diferentes formas para alcançarem a supremacia no conflito que travaram com a França revolucionária e os seus aliados. O Congresso de Viena, que teve lugar em 1815, que proporcionou um século de paz e prosperidade aos europeus⁶⁵, reconheceu, na prática, o domínio britânico, que sendo esmagador no mar utilizava esse fator de desequilíbrio para impor uma balança de poderes que lhe fosse benéfica no território continental europeu.

As Guerras da Revolução e do Império, e a Guerra Peninsular que se seguiu, abarcando o território e o Estado português, ilustrara as dificuldades com que o poder político em Lisboa, o Estado absolutista e os seus servidores, tentaram assegurar a neutrali-

⁶¹ “The Adventures of Captain John Petterson” in *Guerra Peninsular em Portugal*, p. 322.

⁶² António José Telo, “A Península nas Guerras Globais de 1792-1815”, p. 319.

⁶³ António José Telo utilizou a expressão «mahanistas», de modo a caracterizar um pensamento e a atuação de alguns dos oficiais da Marinha Portuguesa na primeira década do século XX; jovens mahanistas, por na sua grande maioria serem jovens tenentes muito influenciados pelo Ultimato(1890) e pela crise financeira de 1891, pois são essa geração que nasce muito próximo desses acontecimentos e em 1910 terá cerca de vinte anos. Cfr. António José Telo (1999), *História da Marinha Portuguesa Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974* (Tomo I), Lisboa, Academia de Marinha, pp.229-232.

⁶⁴ António José Telo, “A Península nas Guerras Globais de 1792-1815”, pp. 310-314.

⁶⁵ Henry Kissinger (1996), *Diplomacia*, Lisboa, Gradiva, p. 65.

dade. Portugal ficara refém, no início do século XIX, de um momento para o outro, da disputa entre dois competidores globais, Inglaterra e França, servindo o território Peninsular de palco principal da Guerra, durante cerca de uma década. A campanha peninsular (1801-1811) tem sido interpretada como o exemplo clássico de uma das maiores vantagens estratégicas proporcionadas pelo poder marítimo⁶⁶. Foi sobre essa realidade estratégica, política e militar/naval experimentada pela Península Ibérica, que um grupo de jovens oficiais da Marinha portuguesa se debruçou, refletindo e analisando nas suas várias dimensões esses anos de transição e de mudança, tentando daí retirar ensinamentos para compreender os problemas com que se confrontava a sociedade portuguesa em meados da última década do século XIX e nas duas primeiras décadas do século XX, nomeadamente em relação à decadência naval, à ausência de uma política marítima e ao marasmo institucional em que se precipitara o País. Essa geração de oficiais, que viria a ser reconhecida como a fundadora da moderna estratégia naval, tendo o pensamento estratégico de Mahan como paradigma⁶⁷, refletiria em particular sobre a questão naval, cerca de um século depois dos acontecimentos, quando o poder naval inglês, que se afirmara naqueles anos como hegemónico, se encontrava em acentuado declínio. Trata-se de uma geração marcada pelo *Ultimato* britânico (1890) – ano em que Mahan publica a sua primeira e mais conhecida obra acerca do poder do Estado no mar – e pelas dificuldades financeiras e políticas que afetam Portugal e o seu Império: por um lado, não pode dispensar o apoio da aliança inglesa, que lhe garante a integridade territorial e a sobrevivência do seu pequeno poder marítimo e naval; por outro, pretende prosseguir com a sua política colonial independente, afastar o perigo espanhol que passa a disputar o seu espaço marítimo e estratégico, após a perda do seu império colonial para os EUA.

O pensamento do almirante Thayer Mahan domina o pensamento destes oficiais⁶⁸, que problematiza a Guerra Peninsular, mas também a renovação da esquadra e o futuro de Portugal, tendo na base do seu pensamento o poder marítimo, a ampliação de políticas que visavam o desenvolvimento portuário e a marinha mercante nacional. Com base nesta corrente de pensamento e nas análises e propostas, poderá concluir-se “*que o pensamento estratégico de Mahan serviu para lançar as bases da estratégia naval portuguesa do século XX, influenciando o pensamento e a acção dos nossos principais estrategistas, bem como as decisões políticas relacionadas com a preparação e o emprego da Marinha como instrumento político para a afirmação da soberania no império.*”⁶⁹

Um dos mais acérrimos mahanistas portugueses é o jovem tenente António Pereira de Mattos, que como Secretário Perpétuo da Liga Naval efetua uma persistente “*missão de propaganda*”⁷⁰, tendo como pano de fundo o ressurgimento naval português. O primeiro-tenente António Pereira de Mattos será autor de uma ampla obra sobre o papel do mar para Portugal e a necessidade de se definir uma política naval, com princípios,

⁶⁶ Paul M. Kennedy (1983), *Op. cit.*, p. 135.

⁶⁷ Veja-se António da Silva Ribeiro, *Op. cit. loc. cit.* (consulta a 22 de Outubro de 2014).

⁶⁸ António Telo, *História da Marinha Portuguesa*, p. 229.

⁶⁹ António da Silva Ribeiro, *ibidem* (consulta a 22 de Outubro de 2014).

⁷⁰ A. Pereira de Mattos(1908), *O Problema Naval Portuguez*, Porto, Tipographia Pereira, Vol. I, XI.

meios e fins a atingir. No capítulo I do *Problema Naval Portuguez*, aborda “a influência do poder marítimo na história”, reservando um lugar de destaque para “a obra de Mahan e as recentes lições da História”. Os livros deste almirante americano não são traduzidos para português, mas são lidos com avidez pelos oficiais da Marinha, e um professor da Escola Naval, o então comandante Almeida d’Eça, lente de História Marítima, chega a fazer um resumo da obra principal *The Influence of Sea power upon history*⁷¹.

Dois escritores ingleses, Arnold e Sir Edward Creasy, tinham comparado a ação de Wellington contra Napoleão, “nas luctas do Consulado e do Imperio”, com as de Scipião contra Anibal, nas guerras púnicas. Ambos os líderes militares venceram os seus opositores longe do teatro principal da guerra, em operações estrategicamente similares, mas lembra Pereira de Mattos, que nos dois casos o vencedor tinha o domínio do mar⁷².

O Secretário Perpétuo da Liga Naval estudava os “fundamentos do poder marítimo, em Portugal” com base na obra mahaniana. Dos elementos daquele poder faziam parte a “situação geográfica, conformação physica e a extensão do território, a densidade da população, o caracter do povo e a forma do governo.”⁷³ Pereira de Mattos pensava que “Portugal só foi grande pelo seu poder marítimo, e que no futuro, só por elle poderá firmar a sua situação que lhe é devida, pela tradição do seu passado e pelo esforço colonizador que está desenvolvendo, no concerto internacional.”⁷⁴ Haveria a acrescentar, nessa leitura, as teses de Bonamico, que refinara as ideias de Mahan, acrescentando-se as “funções transcendentales, comensuráveis, incomensuráveis, e a dinâmica do poder marítimo, ou nacional e externa ou internacional”⁷⁵. E refere mais à frente aquele oficial da Marinha: “que hoje, como em 1896, eu penso, que o dia em que fundear no Tejo a primeira esquadra portugueza do século XX, constituída não sobre um esforço desesperado da Nação, mas pelo natural impulso de todas as suas energias, marcará o início de uma nova era de esplendor para a nossa querida Patria. Serão os brados entusiasticos das suas equipagens e o troar festivo da sua artilharia, o hymno de gloria com que marcharemos avante, no geo-aheadismo da moderna civilização.”⁷⁶

Quanto à guerra entre a França e a Inglaterra, que se seguiu ao “chaos da Revolução franceza”, Pereira de Mattos sublinha que a marinha da Inglaterra exemplificou de forma “admirável”⁷⁷, como derrotar um génio militar (Napoleão). A ideia subjacente a esta conclusão é a de que a Inglaterra, senhora dos mares, se lançou em terra para derrotar os exércitos do Imperador. Esse domínio marítimo teve impacto em Portugal, porque garantiu a independência nacional, ao repelir as invasões francesas⁷⁸. Foi com esse poder marítimo, esmagador diante dos antagonistas, nomeadamente de franceses e espanhóis, que foi possível desembarcar as divisões de Wellesley (mais tarde Duque de Wellington)

⁷¹ Segundo Pereira de Mattos, *ibidem*, p. 11, nota 1.

⁷² Idem, *ibidem*, p. 12.

⁷³ Idem, *ibidem*, vol. p. 95.

⁷⁴ Idem, *ibidem*, XIV.

⁷⁵ Idem, *ibidem*, p. 94.

⁷⁶ Idem, *ibidem*, XV.

⁷⁷ Idem, *ibidem*, p. 32.

⁷⁸ Idem, *ibidem*, p. 86.

e Spencer, a que se juntariam os soldados portugueses em terra, para as batalhas em terra, concluía Pereira de Mattos.

Contudo, seria errado pensar que a Inglaterra não sofreu danos na sua navegação comercial. Na verdade, cerca de onze mil navios mercantes ingleses foram capturados pelo inimigo nos anos de 1793-1815⁷⁹. Repare-se que a vitória britânica teve custos, ainda que o saldo final lhe fosse bastante favorável, na medida que a marinha inglesa no final do conflito é a grande vencedora ao dispor de três quartos do total mundial dos navios de guerra⁸⁰. Trata-se de uma vantagem que nenhum poder global desde o século XVI tinha alcançado.

A Inglaterra escolheu a Península Ibérica como o teatro de operações para desgastar o inimigo⁸¹, porque, para António Pereira de Mattos, detém o controlo total do mar territorial português e espanhol, após a batalha de Trafalgar (1805), o que lhe permite escolher o local onde pretende colocar as suas forças. Terá uma ajuda adicional, na guerra irregular que é travada na retaguarda das forças napoleónicas. A Inglaterra não pretendia arriscar muito, em face de uma proporção de um para vinte, tendo a França um milhão de homens, e a Inglaterra cerca de cinquenta mil⁸².

Na análise do poder marítimo e naval, que alterou, ainda segundo Pereira da Mattos, o curso das Guerras da Revolução e do Império, não deveria ser esquecida a pequena força naval portuguesa, composta de quatro naus: “Príncipe Real”, “Rainha”, “D. Sebastião” e “Afonso de Albuquerque” e da corveta “Benjamim”, comandada pelo Marquês de Niza, e que dará apoio, em operações combinadas, à marinha inglesa no Mediterrâneo, salientando-se o bloqueio à Ilha de Malta, com o auxílio de uma nau, uma fragata e de um brulote, que o próprio almirante Nelson veio depois render. O tenente Pereira de Mattos considerava essa esquadra, cujo comando fora do Marquês de Niza, como a “última esquadra portuguesa, que, até hoje, não mais se levantou de um profundo abatimento a marinha nacional.”⁸³ O almirante Marquês de Niza, é de facto o grande protagonista luso nessa época de confrontos globais entre a França e a Inglaterra. A sua vida cativará o interesse de diversos oficiais da Marinha Portuguesa, ainda que o grande estudo biográfico seja da autoria de António Marques Esparteiro, que enumera os seus embarques, os seus comandos a partir da década de oitenta do século XVIII⁸⁴.

A intenção do ministro D. Rodrigo é combinar forças portuguesas com inglesas. Sabe-se do seu pendor anglófilo. A questão de forças navais combinadas, cuja proposta é discutida com o almirante Jervis, terá a sua materialização efetiva na participação do Marquês de Niza nas ações no Mediterrâneo⁸⁵, nomeadamente no bloqueio a Malta,

⁷⁹ Paul M. Kennedy, *Op. cit.*, p. 131.

⁸⁰ António José Telo, *A Península Ibérica...*, p. 298.

⁸¹ Idem, *ibidem*, p. 308.

⁸² Idem, *ibidem*, p. 310.

⁸³ A. Pereira de Mattos, *ibidem*, p. 87.

⁸⁴ António Marques Esparteiro (1987), *O Almirante Marquês de Niza*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, pp. 15-23 e ss.

⁸⁵ Idem, *ibidem*, pp. 53-54.

a partir de 1798. A 5 de Maio de 1798, o almirante Nisa larga do porto de Lisboa no comando de uma força de navios: as naus “Príncipe Real”, o navio-almirante de 90 peças, e a “Rainha de Portugal”. Viriam a juntar-se a estas duas naus, na costa portuguesa, à “Afonso de Albuquerque”, de 64 peças, e à “S. Sebastião”, também de 64 peças, ambas naus; à fragata “Benjamim”, de 26 peças, e ao bergantim “Falcão”, de 24 peças. Destes últimos navios, só o último era comandada por um oficial português, sendo os restantes comandados por oficiais ingleses com a patente de Chefe de Divisão, em comissão na Marinha Portuguesa. É Curioso verificar como o cruzamento de ordens e de instruções para o Marquês Nisa, revelam os dilemas do Governo português, que se encontra, por um lado, em apoio às manobras e operações navais inglesas no Mediterrâneo, e por outro, em negociações com a França e a Espanha. A Marinha lusitana participará no bloqueio à ilha de Malta e dispersa em vários serviços de apoio/assistência à força naval britânica nos bloqueios a Cádiz, Egito, Nápoles e Malta, no ataque à Líbia e em presenças em Minorca, Sicília e Liorne⁸⁶.

Sintomático da forma como há uma subalternização da força naval comandada pelo Marquês de Nisa, face à marinha inglesa, são o não cumprimento das deferências que são devidas ao almirante português pelos comandantes ingleses mais modernos, e a forma como o almirante Nelson via a esquadra portuguesa – não como uma esquadra aliada, mas muito mais como um grupo de navios enviados para apoiar e reforçar a força naval britânica⁸⁷. Tais episódios serão lembrados por uns e ignorados por outros oficiais⁸⁸ que escrevem sobre estas guerras em que Portugal participou.

Apesar de Portugal ter enviado uma força naval para dar apoio à Inglaterra no Mediterrâneo, a Marinha Portuguesa não participa em combates navais de grande intensidade. E mesmo quando a corte se desloca para o Brasil, as operações navais que aí são levadas a cabo serão essencialmente de natureza anfíbia⁸⁹. Mais tarde durante a guerra civil entre liberais e absolutistas (1832-1834), em que a Marinha, meios e homens, na sua quase totalidade se encontram ao lado de D. Miguel e dos absolutistas, ficará bem demonstrada a falta de preparação dos comandantes navais⁹⁰, que perdem as batalhas, deixando o comando do uso do mar aos liberais liderados um britânico, Charles Napier.

Do estudo dos confrontos entre a Inglaterra e a França e os seus aliados, retirar-se-ia conclusões em relação à realidade que se vivia entre finais do século XIX e o início do século XIX, quando Portugal sentia grandes dificuldades financeiras para reconstruir a

⁸⁶ Temos seguido a problemática que é colocada em relevo por Jorge Manuel Moreira Silva (2005), “O Companheiro de Nelson: o Almirante Marquês de Nisa”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXXV, Abril-Junho, pp. 279-302.

⁸⁷ Idem, *ibidem*, p. 292.

⁸⁸ Se, por exemplo, Pereira de Mattos lembra a participação do almirante Marquês de Nisa nas operações no Mediterrâneo, o mesmo já não se aplica a Pereira da Silva ou mesmo Botelho de Sousa, o que demonstra as diferentes visões e conclusões sobre a participação naval portuguesa, que dava mostras de aprofundar o fosso em termos navais diante do seu tradicional aliado.

⁸⁹ Jorge Moreira Silva (2012), *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro. Marinha de Guerra e a Evolução da Sociedade Portuguesa 1807 a 1857*, Lisboa, Tribuna da História, p. 96.

⁹⁰ Idem, *ibidem*, p. 97.

sua Marinha. Uma dessas deduções era a de que “*É a superioridade marítima da Inglaterra que supre agora as nossas fraquezas.*”⁹¹

A discussão à volta dos melhores meios navais, que serviriam a metrópole e as colónias, durante as duas primeiras décadas do século XX, ou se as colónias deveriam ter uma marinha própria, foi recorrentemente um debate repleto de vicissitudes e contradições, que remontava pelo menos à época de transição da vela para o vapor. As dúvidas e hesitações iniciavam-se precisamente por essas questões: se vela ou vapor, em que cada um dos lados expunha os seus melhores argumentos⁹². As discussões técnicas entroncavam ainda na tipologia dos navios, as suas dimensões, o poder de fogo, os estaleiros que construiriam os meios. Apesar de dominar a vontade de fazer ressurgir o poder marítimo e naval de Portugal, os confrontos verbais, as discussões e o cruzamento dos discursos tornavam ainda mais difícil o planeamento e a concretização dos projetos de construção naval, por parte de todos os agentes envolvidos, homens de Estado, planeadores e oficiais da Marinha.

Em 1909 surge nos *Anais do Clube Militar* um ilustrativo artigo da autoria do segundo-tenente José Torres, com o título “A influência do Poder Marítimo nas Guerras Peninsulares”. Numa passagem esclarecedora, refere-se que “*é indiscutível que devido ao domínio do mar que aqueles (os ingleses) asseguraram, Portugal subsistiu*”. É notório que se pensava que a independência nacional só ficara assegurada com o apoio da marinha britânica, pelo que a Guerra Peninsular “*e o que nos resta a nós é tão somente recolher o exemplo legado, inspirar-nos n’ele para que hoje e sempre elle nos sirva de lição.*”⁹³

José Carlos da Maia, o malgrado oficial que é assassinado na Noite Sangrenta, em 1921, faz um discurso na Liga Naval a 5 de Junho de 1907, onde são visíveis os ensinamentos retirados da Guerra Peninsular. Em tom crítico, lembra que “*O Congresso de Viena que em 1815 nos veio indicar a marcha política colonial das nações, deu signal de alarme, chamando-nos a acentuar a nossa influência, e apesar disso deixou-nos na mesma quietude alheia a todo o movimento exterior.*” Na verdade, lembrava Carlos da Maia, Portugal encontrava-se no rescaldo das guerras napoleónicas e da influência humilhante do poder inglês, que através de Beresford na Península, governava Portugal metropolitano, enquanto D. João VI se encontrava no Brasil⁹⁴. Revelam-se, nesta passagem, na sua plenitude, as contradições que a Guerra Peninsular motivara: o auxílio inglês perante os exércitos de napoleão, a decadência nacional que se seguiu, com a sua insuportável dependência do poder britânico.

Por seu turno, em 1914, o primeiro-tenente Matta de Oliveira publica um livro sobre o “Poder Marítimo na Guerra Peninsular”, que traduz o interesse que a matéria tinha para a oficialidade da Marinha. São muitas as expressões em Matta de Oliveira

⁹¹ António Pereira de Matos Idem, *ibidem*, vol. I, p. 86.

⁹² Vide Fernando David e Silva (2014), *O Fim das Naus e a Marinha da Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1854-1856)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, pp. 162-163

⁹³ José Torres (1909), “A influência do poder marítimo nas Guerras Peninsulares”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XL, n.º 1, Janeiro, p. 21.

⁹⁴ José Carlos da Maia (1907), “Algumas considerações sobre a marinha de guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XXXVIII, Julho-Agosto, n.º 7, p. 638.

enaltece o papel do poder marítimo no conflito. Uma das passagens mais expressivas é patenteada quando escreve que “*tão completo era o domínio que o nosso commum aliado exercia no mar e tão vantajosa a situação d’algumas províncias de Hespanha, que se tornou possível aproveitá-lo repetidas vezes com o mais feliz resultado. Claro está, supérfluo seria dizê-lo, que reconhecer a influencia do poder marítimo na Guerra Peninsular não importa de maneira alguma a negação da existência de outros factores concorrendo simultaneamente para o bom êxito da lucta [...], provem talvez do facto de não ter sido disputado o domínio do mar no período da guerra continental; convém, porem, observar que se tal aconteceu, resultou isso de já anteriormente o termos assegurado d uma forma indirecta, mas absoluta e completa.*”⁹⁵

Matta de Oliveira chama a atenção para a importância do comando do mar, que explicava as derrotas em terra do exército de Napoleão. O jovem oficial era taxativo quanto ao papel do poder marítimo na Guerra Peninsular, como o fiel da balança do poder entre as partes em confronto.

A obra veio a ter uma recensão crítica de Braz de Oliveira nos *Anais do Clube Militar Naval*, em 1915. Nessa nota de leitura chamava-se logo de início para o assunto do maior interesse que perpassava no livro, “*sobretudo para os oficiais de marinha encerra ele uma tão grande soma de ensinamentos, que não nos cansaremos de recomendar ao estudo e reflexão dos nossos camaradas.*”⁹⁶

Os exemplos sintetizados pela recensão não deixam margens para dúvidas, porque sendo uma lição clássica, ilustrava a um oficial da Marinha o papel do poder marítimo nas operações militares na Guerra Peninsular⁹⁷, nomeadamente, a campanha de Sir John Moore e a retirada e reembarque do exército, que comandava, no porto galego da Corunha; a liberdade de comunicações com que se movia a marinha britânica, que lhe permitiu o desembarque, a concentração e o abastecimento das suas forças militares na segunda invasão; as linhas de Torres Vedras, que se revelou o maior exemplo da vantagem que proporcionava o domínio do mar a um exército que tinha o seu campo de operações não muito distante da costa, principalmente quando o oponente era muito mais poderoso no teatro de operações em terra, durante a terceira invasão francesa do território português; a facilidade de movimentos e de mudança sucessiva da base de operações na costa, enquanto em simultâneo o exército avançava em terra nas últimas campanhas peninsulares. Em resumo, um comandante de operações em terra que obtivesse estas vantagens ficaria em dívida para com o domínio do uso do mar, fator que desequilibrava nitidamente a seu favor as ações militares terrestre.

Em 1915, pouco depois da morte da Mahan (1 de Dezembro de 1914), Alfredo Botelho de Sousa consagrava-lhe uma página de homenagem nos *Anais do Clube Militar Naval*, argumentando que “*nos nossos tempos, talvez ninguém como Mahan se pudesse orgulhar se ter influído tanto no curso da historia, de ter deslocado com os seus escritos as correntes*

⁹⁵ J. da Matta Oliveira (1914), *O Poder Marítimo na Guerra da Península*, Lisboa, Edição do Autor-Tipografia da Cooperativa Militar, p. 7.

⁹⁶ Brás de Oliveira, “Bibliografia – O Poder Marítimo na Guerra da Península”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI, Janeiro de 1915, n.º3, pp. 248-250, p. 248

⁹⁷ Idem, *ibidem*, p. 249.

*do pensamento humano. Mais fácil do que lhe foi demonstrar a influência do poder marítimo na história, seria talvez provar a sua grande influência que na história contemporânea estão tendo as suas obras.*⁹⁸

Seria enganador pensar que esta geração de oficiais se ateu única e exclusivamente às leituras de Mahan, e se limitou a utilizar os seus conceitos operatórios. Muito pelo contrário. O que se nos depara na evolução dos escritos destes homens, são a diversidade de leituras de outros autores, como Corbett, Fincati, Sechi, Daveluy, Bernotti⁹⁹, que complementariam de certa forma uma visão do poder do Estado do mar, e da necessidade de uma política naval para o País, que servisse os interesses e objetivos da política interna e estivesse ao serviço do papel internacional de Portugal. Álvaro Nunes Ribeiro (1878-1933), um dos elementos desta geração, é esclarecedor na fundação deste novo pensamento estratégico, ao defender que “*O espírito nacional deve ter uma noção bem clara acerca da força militar de que deve dispôr, e de que existe, para que em qualquer momento possa apreciar a situação e os sacrifícios que pode e deve fazer.*”¹⁰⁰

Fernando Augusto Pereira da Silva (1871-1943), um pensador naval que primava pelas suas análises profundas e fundamentadas, concluía, com base em exemplos de guerras anteriores, que “*Como se vê, da parte da Inglaterra, é sempre a mesma política naval: impedir todas as tentativas de desenvolvimento do poder marítimo das nações que a possam embaraçar, aliando-se com aquelas que lhe não fazem sombra, e que a possam auxiliar.*”¹⁰¹ Pereira da Silva reforçava ainda a ideia que a política naval britânica permanecia irreduzível, o seu objetivo era ainda e sempre o de obter o controlo do mar pela destruição das forças navais inimigas e não pela “simples” paralisação, e isso era visível após as vitórias nas Guerras da Revolução e do Império e na Guerra Peninsular, porque a partir desse momento a “*Inglaterra tinha o seu império marítimo assegurado e a sua hegemonia política garantida, em resultado do aniquilamento da potência naval da França.*”¹⁰²

É de referir que Pereira da Silva sustentava que “*nos estudos históricos das guerras marítimas se descortina bem o princípio que as concepções militares da guerra são ou devem ser, na realidade, as consequências legítimas das concepções políticas.*”¹⁰³ Muito fruto da sua visão mahanista de uma marinha como instrumento ao serviço da política, este oficial da Marinha era da opinião que o poder militar deveria estar sob a alçada do poder político e não o contrário, o que é de sobrelevar numa época (Primeira República) em que o poder militar interferia na organização do poder político, daí resultando uma instabilidade política crónica.

⁹⁸ Alfredo Botelho de Sousa (1915), “Mahan”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI, Abril, nº 4, pp. 256-257.

⁹⁹ Idem (1914), “Estratégia do tempo de guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 45, p. 335.

¹⁰⁰ Álvaro A. N. Ribeiro (1908), *A Marinha e o Orçamento*. Conferência realizada na sede da Liga Naval Portuguesa em 2 de Junho de 1908, Lisboa, Typographia do Amuário Commercial, p. 13.

¹⁰¹ Fernando Pereira da Silva (1925?), *Política Naval e Política Naval Nacional*, Lisboa, Oficinas Gráficas do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército, p. 38.

¹⁰² Idem, *ibidem*, p. 39.

¹⁰³ Idem, *ibidem*, p. 10.

CONCLUSÃO

A Guerra Peninsular tem um forte impacto na sociedade portuguesa. Em primeiro lugar nas Forças Armadas, quanto ao seu relacionamento com sociedade portuguesa; o Exército passará a ser o verdadeiro centro da mudança, tendo a Marinha apoiado o absolutismo¹⁰⁴.

Em segundo lugar, uma outra grande mudança motivada pelas guerras globais entre a Inglaterra e a França, é o esgotamento do modelo económico em que se baseara nos séculos anteriores a sociedade portuguesa.

O apoio britânico a Portugal na Guerra Peninsular não foi desinteressado¹⁰⁵. A partir de Portugal, abrindo uma testa de praia, a Inglaterra poderia atacar os exércitos gauleses que atravessavam a fronteira e progredir até aos centros nevralgicos do esforço de guerra francês, e conjugar essa manobra com a Rússia e a Prússia, duas das potências continentais que estavam em guerra com o Império de Napoleão. Acresce, que a ocupação da Madeira por parte de uma força britânica, deu a possibilidade de controlar as navegações que transitava pelo Estreito de Gibraltar.

As conclusões retiradas da Guerra Peninsular¹⁰⁶ são suscetíveis de serem elencadas do seguinte modo: 1) fronteira terrestre vulnerável; 2) a insuficiente profundidade estratégica, que mostrara possuir o território, teria de levar à procura de um aliado no oceano Atlântico, quer na sub-região Norte, como Sul; 3) outra das lições que se retirara da Guerra Peninsular eram os limites claros às interdependências, ou seja, os apoios de aliados sem colocar em causa a independência nacional; 4) a Guerra mostrara que se teria de dar prioridade às estratégias indiretas, quer no domínio geral, quer no militar; 5) a necessidade de estruturar um sistema de defesa, com forças militares capazes de suster uma ofensiva inimiga, enquanto não chegassem reforços, permitindo uma cabeça de praia, para desencadear operações de guerra irregular; 6) fatores intangíveis mostraram ser importantes e até decisivos, sendo um potencial estratégico nacional não negligenciável, que se contribuiria para a coesão e identidade nacional, a inteligência de atuação, a vontade de autodeterminação; 7) verificara-se que conflitos violentos de longo termo condicionariam a vida das populações com impacto profunda na economia e no Estado.

No tocante à memória histórica e social da Guerra Peninsular, o conflito aparecerá como um dos pontos de viragem, não só pela ida da Corte e do Governo para o Brasil, mas sobretudo pela perda do II Império e pela subalternização de Portugal no novo sistema mundial que se prolongará até 1914.

Importa por último relevar que nas primeiras décadas do século XX uma geração de oficiais da Marinha Portuguesa retiraria importantes elementos de reflexão para o seu pensamento, que expuseram nas suas obras, sobre os fatores que condicionaram e rodearam a Guerra Peninsular, e concluíram que o mar fora uma importante equação na balança dos poderes em confronto.

¹⁰⁴ Vide, António José Telo, *A Península nas Guerras Globais*, pp. 300-308.

¹⁰⁵ Segundo José Loureiro dos Santos, *Op. cit.*, p.217.

¹⁰⁶ Idem, *ibidem*, p. 226.

Fontes e Bibliografia

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (2009), *O Poder Marítimo sob o Ponto de Vista Estratégico entre 1540-1945: uma comparação entre as concepções de Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Helbert William Richmond (1871-1946)*, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro/Centro de Filosofia e Ciências Humanas/Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em História Comparada.
- AMARAL, Ferreira do (1907), *A Defeza Nacional*, Vol. I, Lisboa, Typografia «A Editora».
- Antunes, João do Canto e Castro Silva (2010), Discurso na Câmara dos Deputados das Cortes, sessão de 12 de Abril, Lisboa, Actas das Sessões.
- BRUIJN, Jaap R. (1998), “Les États et leurs marines de la fin du XVIe siècle à la fin du XVIIIe siècle”, *Guerre et Concurrence entre les États européens du XVIIIe siècle*, Sous la direction de Philippe Contamine, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 83-121, p. 110.
- CANAS, António José Duarte Costa (2000), “A Independência do Brasil e a Decadência da Marinha Portuguesa”, *Actas do X Colóquio de História Militar «Brasil e Portugal. História das Relações Militares*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, pp. 283-296.
- CARVALHO, Rómulo de (1979), *As Relações entre Portugal e a Rússia no século XVIII*, Sá da Costa, Lisboa.
- CASTRO, José Ferreira Borges de (1857) *Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potencias desde 1640 até ao presente*, Tomo IV, Lisboa, Imprensa Nacional.
- HALL, Christopher D. (2004), *Wellington's Navy: sea power and the Peninsula War*, London, Chatham Publishing.
- HATTENDORF, John B.(1991), With an Introduction by[...], *Mahan Naval Strategy. Selections From the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press.
- KENNEDY, Paul (1983), *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, 2end edition, Hong Kong, Macmillan Press.
- KISSINGER, Henry (1996), *Diplomacia*, Lisboa, Gradiva.
- LOUSADA, Abílio Pires (2010), “Enquadramento Temático”, in *Guerra Peninsular. Prelúdio Liberal do Tecido Político-Social e a Transformação do Aparelho Militar Português*, Lisboa, Prefácio/ Instituto Superior de Estudos Militares, pp. 9-14.
- MACEDO, Jorge Borges de (1987), *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força*. Estudo de Geopolítica, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional.
- MAHAN, A.T. (1890), *Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire (1793-1812)*, London, Sampson Low, Marston & Company, Limited.
- MAIA, José Carlos da (1907), “Algumas Considerações sobre a Marinha de Guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XXXVIII, Julho-Agosto, nº 7, pp. 635 e 644.
- MALVASIO, Ney Paes Loureiro, “A Reforma da Marinha de Guerra portuguesa no pombalino (1761/1777): a criação de uma Marinha estritamente militar e profissional e as fontes para seu estudo”, *Navigator* 10, 2009: http://www.revistanavigator.com.br/navig10/dossie/N10_dossie5.pdf (consulta a 20 de Outubro de 2014).

- MARTINEZ, Pedro Soarez (1986), *História Diplomática Portuguesa*, Lisboa, Editorial Verbo.
- MATIAS, Nuno Vieira (2009), “Mahan”, in Ana Paula Garcês e Guilherme d’Oliveira Martins (Editores), *Os Grandes Mestres da Estratégia. Estudos sobre o Poder da Guerra e da Paz*, Coimbra, Edições Almedina, pp. 449-472.
- MATTOS, A. Pereira de (1908), *O Problema Naval Português*, Porto, Tipographia Pereira, Vol.I.
- MODELSKI, George (1978), “The Long Cycle of Global Politics and the Nation-State”, *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 20, nº2, Apr., pp. 214-235.
- MODELSKI, George & THOMPSON, R. (1988), *Seapower and Global Politics, 1493-1993*
- MONAQUE, Rémi (2008), “Bloqueos de las costas francesas durante las guerras de la Revolución y del Imperio”, *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio*, eds. Agustín Guimarães Ravina, José María Blanco Núñez, Madrid, Marcial Pons, pp. 59-77.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Poder naval no séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano CXXXIX, Julho – Setembro 2009, Lisboa, 2009, pp. 373-407.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha (2013), “Mahan: 7 Virtudes e 7 Pecados”, *Cadernos Navais*, nº45-Abril-Junho de 2013, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- OLIVEIRA, J. Matta (1914), *O Poder Marítimo na Guerra da Península*, Lisboa, Edição do Autor- Tipografia da Cooperativa Militar.
- PEREIRA, José Rodrigues (2005), *As Campanhas Navais*, Lisboa, Tribuna da História, 2 Vols
- REIS, António Estácio dos (2006), *Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor, sua introdução em Portugal e no Brasil*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- RIBEIRO, Álvaro A. N. (1908), *A Marinha e o Orçamento*. Conferência realizada na sede da Liga Naval Portuguesa em 2 de Junho de 1908, Lisboa, Typographia do Amuário Commercial.
- RIBEIRO, Álvaro A. N. (1909), “Inimigo Provável”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XL, Agosto, nº8, pp. 587-597.
- RIBEIRO, António Silva (2000), “Mahan morreu: viva uma nova Estratégia Naval”, *Revista Militar*, n.º8/9, Agosto, Setembro, pp. 651-662.
- RIBEIRO, António da Silva (2010), “Mahan e as marinhas como instrumento político”, *Revista Militar*, nº 2500, Maio, em linha: http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=569 (consulta 25OUT2014).
- SANTOS, José Alberto Loureiro dos (2010), “Uma Visão Estratégica da Guerra Peninsular”, *Revista de Artilharia*, 105º Ano, nº1019 a 1021, Setembro, Número Comemorativo do Bicentário da Guerra Peninsular, pp. 215-226.
- SANTOS, Nuno Valdez dos (1989), “A Viagem da Família Real para o Brasil”, *Baluarte, Revista da Região Militar de Lisboa*, n.º 6, 1989.
- SILVA, Andrée Mansuy-Diniz (2006), *Portrait d’un homme d’État: D. Rodrigo de Souza Coutinho, Comte de Linhares 1755-1812, II L’Homme d’État 1796-1812*, Paris, Centre Culturel Caloust Gulbenkian.
- SILVA, Fernando David e (2014), *O Fim das Naus e a Marinha da Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1854-1856)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha.

- SILVA, Jorge Manuel Moreira (2005), “O Companheiro de Nelson: o Almirante Marquês de Nisa”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXXV, Abril-Junho, pp. 279-302.
- SILVA, Jorge Moreira (2012), *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro. A Marinha de Guerra e a Evolução da Sociedade Portuguesa 1807 a 1857*, Lisboa, Tribuna da História.
- SOUSA, Alfredo Botelho de (1914), “Estratégia do tempo de guerra”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 45, pp. 311-335.
- SOUSA, Alfredo Botelho de (1915), “Mahan”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI, nº4, pp. 255-264.
- SOUSA Maria Leonor Machado de (2007), Edição, *A Guerra Peninsular em Portugal. Relatos Britânicos*, Lisboa, tradução de Isabel Simões Ferreira, Caleidoscópio.
- TELO, António José (1995), *O Poder Naval nas Teorias dos Sistemas Mundiais*, Lisboa, Academia de Marinha.
- TELO, António José (1999), *História da Marinha Portuguesa Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974* (Tomo I), Lisboa, Academia de Marinha.
- TELO, António (2011), “O dia em que o Atlântico mudou”, *Revista da Armada*, pp. 151-157.
- TORRES, José (1909), “A influência do poder marítimo nas Guerras Peninsulares”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XL, n.º 1, Janeiro, pp. 20-28.
- VALENTIM, Carlos Manuel (2006), “Manuel Carlos da Cunha, 6º Conde de S. Vicente (1729-1795): comandante no mar e em terra, organizador do ensino naval”, *Actas do XV Colóquio de História Militar, “Portugal Militar nos séculos XVII e XVIII até vésperas das Invasões Francesas”*, Vol. II, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, pp. 511-519.
- VALENTIM, Carlos Manuel (2008) “A Partida da Família Real para o Brasil em 1807. Estratégia e Logística Naval. Uma tentativa de revisão da questão”, *Actas do Congresso Internacional e Interdisciplinar Evocativo da Guerra Peninsular, XVII Colóquio de História Militar*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, Centro de Estudos Anglo-Portugueses, Comissão Portuguesa de História Militar, 2008, Vol. I, pp. 423-442.
- VICENTE, António Pedro (2013), *1801-1811. Guerra Peninsular*, Lisboa, Verso da História, Grandes Batalhas da História de Portugal – 6, Academia Portuguesa da História.

7ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA INSTITUTO DE CULTURA EUROPEIA E ATLÂNTICA – ACADEMIA DE MARINHA

DOIS TEMAS DE SEGURANÇA: A LÍNGUA E O MAR

Comunicação apresentada pelo académico
Adriano Moreira, no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 28 de Maio

1 – A Língua

Subitamente, a questão da língua tornou-se uma componente do complexo problema da globalização, o que não impede que seja envolvida em detalhes de menor dimensão. Tratando do Mar, não podemos esquecer que foi pela via marítima que Portugal semeou a língua ao redor da Terra, a tornou mestiça, e por isso mais rica, o que lhe permite ter uma janela de liberdade, a CPLP, que a França, a Espanha, a Inglaterra, a Holanda, não possuem. Por isso começarei pela língua.

Em primeiro lugar ganhou evidência a relação do tema com a crise das soberanias, incluindo o alcance e vigor actual do conceito estratégico de poderes que dominaram extensas regiões do mundo. Na espécie de anarquia da ordem internacional, em que vivemos, o apelo à salvaguarda do património imaterial da humanidade, no qual o nosso património da CPLP se destaca, mobiliza-nos pela exigência de merecermos o futuro.

O contexto em que vivemos reserva memória histórica dessa passada situação, em que as potências europeias da frente marítima atlântica detinham, em regime de conflitualidade interna, a supremacia da governança mundial, agora mais ligada à imagem que vai enfraquecendo dos EUA. Do sul ao norte desse continente americano, o português, o espanhol, o inglês, e modestamente o francês, definiram fronteiras geográficas onde cresceram identidades nacionais, que conservam ligações, de importância variável, com as metrópoles originárias da acção colonizadora. De qualquer modo, e sem poder ignorar-se a diversidade de governos que ali levaram às independências, o nativismo ganhou em muitas partes um vigor alimentado pela ânsia de os sobreviventes nativos dos massacres coloniais reencontrarem as suas raízes específicas, mas o facto não eliminou, com mínimas excepções, o predomínio estruturante da língua implantada pelos colonizadores: no caso da língua, que não é neutra, que transporta valores, destaca-se o facto de no nosso caso transportar valores diferenciados das várias latitudes em que se implantou, o que lhe confere uma função valiosa na urgente política de harmonização das áreas culturais. Com o Mar a ligar as emergências desses países de língua oficial portuguesa.

Nessas regiões, como viria a acontecer na África negra do último impulso imperial europeu, a língua foi um componente fundamental do tecido unificador da pluralidade étnica e cultural dos grupos inscritos nas respectivas sociedades civis. Esta função, tão

relacionada com a estratégia do poder político colonial dominante, teve uma singular demonstração de importância no facto de os EUA, instituindo o poder nas Filipinas, terem, em meio século, conseguido que o inglês suplantasse o espanhol das descobertas e evangelização.

Neste caso, a globalização dava os primeiros sinais de que a relação entre a projecção imperial, quer com forma jurídica específica, quer com a forma difusa da hegemonia, e a projecção da língua do poder dominante, não perdia actualidade e vigor.

Quando, nesta entrada do terceiro milénio, a língua inglesa assume um papel dominante em todos os domínios do complexo globalismo, na ciência, na economia, na estratégia e segurança, na diplomacia, nas instâncias internacionais, nos meios de comunicação social, um dos factos relevantes é que a sede da hegemonia política circulou da Inglaterra para os EUA, no âmbito linguístico de uma estrutura em relação à qual Churchill suspeitou que a Inglaterra e os EUA eram países separados pela mesma língua, mas a realista Madame Thatcher recomendou manter a solidariedade anglo-saxónica acima do tema da mudança respectiva na hierarquia das potências salvaguardando o seu complexo património imaterial comum. Em toda esta evolução o francês foi perdendo a função que lhe pertenceu na temática da balança de poderes europeus.

Estas referências têm relação inteira com a problemática da língua portuguesa, e aconselham uma leitura apegada aos factos, designadamente aos factos da mudança da conjuntura mundial. Recentemente, um investigador, com responsabilidades na Universidade da ONU, e justamente por isso, pareceu-nos inquietante quando concluiu e anunciou que “na maior parte dos casos, chamar a um país “irmão” revela paternalismo ou anacronismo. No caso do Brasil, chamado de “irmão” pela classe política portuguesa, revela ambos”, e até adverte contra o facto de que “consciente ou não do facto, Portugal tenta vários mecanismos para amarrar o gigante sul-americano à sua esfera de influência”, ignorando que “o museu da língua portuguesa é hoje em S. Paulo e não em Lisboa” (*Diário de Notícias*, 15-02-09, Rodrigues Tavares). A ignorância da física do poder político é evidente. A evidente urgência de articular a segurança do Atlântico Norte, com a segurança do Atlântico Sul, não lhe ocorreu, uma imposição do número de países da língua portuguesa que estão envolvidas.

Já temos suficientes motivos de inquietação sobre as fragilidades da indispensável ONU, para que esta debilidade de informação sobre o debate interno em relação à língua portuguesa venha inscrever-se nas dificuldades que sobram. Temos necessariamente que meditar sobre “a língua e o conceito estratégico português”, como todos os países que participaram com essa realidade da língua na definição do tecido globalista, mas é inteiramente possível e indispensável, conciliar necessidade com lucidez, e no caso da CPLP pretendemos que, em pé de igualdade, todos os seus membros participem na salvaguarda desse património, um facto que fortalece as suas diferenças nacionais.

Todos os Estados que participaram no Império Euromundista procuram definir uma fronteira cultural envolvente dos antigos territórios e comunidades, agora, quando são lúcidos, decididos a partir de uma perspectiva de contratualização. Neste processo, a avaliação das componentes do poder efectivo nacional condiciona as formas de intervenção que podem agregar-se à intervenção cultural, podendo esta ser apenas auxiliar

das restantes, designadamente da intervenção económica nas suas variadas formas. Nessa avaliação de componentes do seu poder nacional, em função dos objectivos definidos pelos programas de governo, vem reflectida a hierarquia efectiva das potências, e talvez não exija minuciosa demonstração concluir pela importância excepcional da língua no caso da portuguesa, num quadro em que a competição pelas hegemonias, nas antigas áreas do regime colonial, tem todas as grandes potências como actores. Temos sinais de que, no âmbito da CPLP, e não obstante os reduzidos recursos financeiros existentes, a avaliação destes factos ganha consistência. Na minha leitura, o Brasil, como Portugal, está chamado a liderar o consenso da defesa do nosso património imaterial, a bem do desenvolvimento sustentado de todos, e da reorganização da segurança material.

A reunião, na Assembleia da República, em 2004, dos presidentes das assembleias parlamentares de todos os Estados da CPLP, ficará como referência importante do processo de redefinição do tecido conjuntivo dos países de língua oficial portuguesa, do nosso comum objectivo estratégico, e dos deveres que ultrapassam largamente o acordo ortográfico.

2 – O Mar

Que o actual milénio se define como uma época de incerteza, que a debilidade da prospectiva está assumida, que no passado nunca aconteceu tudo, que a definição do futuro é responsabilidade de saberes sempre contestáveis, são componentes da nossa circunstância geralmente assumidos.

Mas não seria apropriado imaginar que a incerteza era menos desafiante quando a Casa de Aviz iniciou a expansão, quando o Infante D. Henrique decidiu chamar o apoio dos saberes do tempo que lhe aconteceu viver, quando conseguiu que o carisma pessoal animasse a decisão de enfrentar o desconhecido. Falando a marinheiros, recordarei que foi por isso que dediquei um dos meus modestos trabalhos à memória de Bartolomeu Dias, com esta evocação, que repito – *Um marinheiro que morreu tentando.*

De facto, por três vezes embarcou empenhado na tarefa de descobrir o caminho marítimo para a Índia, foi quem dobrou o Cabo da Boa Esperança, por então chamado Cabo das Tormentas, e na terceira viagem perdeu-se no mar salgado pelas lágrimas de Portugal, como séculos depois diria Fernando Pessoa.

Mas nunca desistiu, e certamente não deixou de acreditar que a sua devoção e sacrifício ficariam nos alicerces do projecto que não seria abandonado pelas gerações seguintes. O mesmo sentimento que inspira a divisa da Marinha – *Honrai a Pátria, que a Pátria vos contempla.*

Aconteceu, ao longo dos séculos da história portuguesa, que a determinação, saber, e coragem, nunca deixaram de avaliar, com prudência governativa, o equilíbrio com poderes políticos concorrentes ou mesmo adversários, e por isso a acção diplomática foi sempre essencial, assim como a necessidade de um apoio externo, vista a dimensão relativa do poder político português na comunidade internacional, também nunca foi dispensável, tudo acompanhado pela cautela de evitar intervir nas querelas interiores da cristandade.

A Aliança Inglesa foi a mais permanente das solidariedades, com os custos inerentes à desigualdade dos poderes, até que o fim do Império Euromundista, sem formalmente a pôr em causa, obrigou a outras definições. Tendo conseguido manter a chamada *neutralidade colaborante* na guerra de 1939-1945, sem ter podido evitar o sacrifício de Timor invadido novamente por aliados e japoneses, o apoio à reorganização da segurança do Atlântico Norte, logo que a solidariedade da URSS na guerra foi substituída pelo desafio que deu origem a meio século de guerra fria, foi um imperativo do facto de o mar nos chamar ao grupo de fundadores da NATO, garantia desse mar ocidental, base do projecto de libertar a Europa do Atlântico aos Urais, e de implantar a democracia, os direitos do homem, e o desenvolvimento sustentado, não apenas nesse espaço matricial dos ocidentais, mas com expressão mundial.

Neste caso talvez deve admitir-se que não foi o país que se lançou a longe pelo mar agora bem conhecido, foi a função do mar, na definição do espaço ocidental, que incluiu o país, por imperativo ao mesmo tempo da geografia, da funcionalidade do sistema de aliança estabelecida, e da defesa dos valores matriciais do Ocidente, nos quais está também impressa a marca do passado português que nos chama às responsabilidades pelo futuro. Foi todavia durante os cinquenta anos da guerra fria que Portugal teve de responder ao doloroso processo de desmobilização do Império Euromundista, na parte que lhe pertenceu gerir até 1974.

Depois desta data, que se foi importante para alterar o curso histórico do país, também o foi para o equilíbrio mundial da Ordem dos Pactos Militares, a pertença à NATO não era resposta suficiente para o apoio externo de que sempre necessitámos, e por isso a adesão à União Europeia foi uma decisão sem alternativa.

Esta decisão ainda obedeceu principalmente a objectivos de desenvolvimento sustentado com adesão aos modelos democráticos, e rejeição da ameaçadora implantação das estruturas do socialismo real: a evolução europeia foi por nós acompanhada, com adesão à crescente estruturação de um modelo final ainda mal definido de unidade política, e com expressão incerta no chamado Tratado de Lisboa (2008), agora em período de reflexão. Uma reflexão que é sobretudo responsabilidade cívica.

Mas, entretanto, a circunstância mundial, no sentido de Ortega, depois de 1989, queda do Muro de Berlim, alterou-se radicalmente em termos de segurança e defesa.

Para tomar curta uma história longa, que certamente foi abordada nos cursos da Universidade, a NATO sofreu vários desafios nascidos do processo de mudança da circunstância, entre eles os seguintes: a *europização da Defesa*, uma exigência que teve origem na política de distribuir equitativamente os encargos entre os EUA e a União Europeia; a alteração do conceito estratégico, que deixou de referir-se à linha de encontro dos dois Pactos Militares em confronto, para se terem em vista os interesses da NATO em qualquer ponto do mundo; a assunção da legitimidade própria para exercer o direito - dever de intervenção, com lamentável exercício no Kosovo; e sobretudo a deriva para o unilateralismo da administração republicana do Presidente Bush, que levou ao desastre do Iraque, ao agravamento do capital de queixas no Levante, e finalmente ao receio do regresso à *guerra fria* com o programado alargamento da NATO às áreas de influência da

Rússia, com expressão na grave crise que explodiu no Cáucaso por causa do desmantelamento da Geórgia. E agora com o turbilhão do Mediterrâneo, que é bom lembrar ser apenas parte do cinturão, fiel ao Corão, que divide o Norte do Sul do Globo. E que nos coloca na entrada desse Mar Mediterrâneo quando a fronteira da pobreza passou para o Norte, atingindo territórios europeus em que Portugal está situado. O apelo ao civismo não pode deixar de ser ouvido, com angústia mas com determinação.

Tudo isto estando a Europa numa situação de carência de matérias-primas, de energia, de mão-de-obra, de reserva estratégica alimentar, e também desenvolvendo uma política de alargamento sem estudos prévios de *governabilidade*, e de responsabilidade de segurança sem conceito prévio de *fronteiras amigas*. Uma referência que também faltou à NATO na tentativa de admitir antigos satélites sem prestar devida atenção aos interesses da Rússia.

Se acrescentarmos a terrível demonstração do ataque do *fraco ao forte* que o terrorismo global exerce, fazendo do Ocidente o alvo indiviso, por tudo temos de admitir que a histórica natureza exógena de Portugal se acentuou, porque não pode considerar-se alheio a nenhuma das mudanças da circunstância que se desenvolveu ao redor do Ocidente, da NATO, do Atlântico Norte e, acrescento, do Atlântico Sul.

Sobretudo nesta área, convirá não esquecer que o espaço da NATO foi limitado ao Atlântico Norte numa data em que o processo descolonizador ainda não provocara atenção à segurança do Atlântico Sul, porque a multiplicação de soberanias na costa africana não somara os seus interesses aos das soberanias do continente americano, estas nascidas de movimentos de europeus emigrados, e não de nativos. Nesta data, a segurança do Atlântico Sul exige uma definição articulada com a do Atlântico Norte, onde se espera e vaticina que a moderação regresse ao impulso unilateralista dos EUA, pacificando as divergências que tal unilateralismo causou na União Europeia, permitindo olhar com determinação para a segurança do Mediterrâneo a que a situação apela, e ter uma doutrina prudente de fronteiras amigas e governabilidade a leste.

A carência europeia que referi espelha-se com gravidade desigual pelos países da União, e Portugal não é um dos elos mais fortes do sistema. Mas acontece que, pela geografia, e pela definição dos interesses dos Estados e dos grandes espaços em que estão incluídos, Portugal está na articulação da segurança do Atlântico Norte com a segurança do Atlântico Sul, na articulação destas seguranças com a segurança do Mediterrâneo, titular da soberania, em redefinição geral, no território continental e nos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, obrigado com os Estados de Língua Portuguesa na CPLP, que tem no Atlântico Sul uma importante e poderosa presença. Tendo presentes as debilidades do Estado Português, é necessário acrescentar o risco de a gestão dos recursos vivos da Zona Económica Exclusiva transitar para a Comissão Europeia.

Tudo ponderado, é certamente possível que uma atitude de desistência ou descaso leve a minimizar a narrativa de heróis do mar que marca a identidade portuguesa: mas o que não pode ser atenuado é o facto de o Mar vir ter com Portugal com exigências às quais ou teremos vontade e capacidade de responder com voz própria, ou a deriva para destinatários das decisões alheias, em que a nossa voz não será escutada, começará

a desenhar-se no horizonte. É nestas horas de perplexidade nacional que o exemplo da Dinastia de Aviz e do Infante, o lema da Marinha que manda honrar a Pátria, a coragem em face de uma época de incerteza, o amor ao país e ao seu povo, servem de alicerce à vontade de colocar a inteligência e o saber ao serviço da invenção de novos futuros, informados de que nunca aconteceu tudo no passado, e que é na incerteza que avulta o exemplo de Bartolomeu Dias, um grande marinheiro que morreu tentando, e a cujo esforço o futuro deu razão. É certo que ninguém escolhe o povo e a terra onde lhe aconteceu nascer, e que partir é um direito de ir e andar pelo mundo. Mas a outra decisão, que é um acto de amor, é decidir ficar. Sabendo, como tenho repetido, que se Portugal não for ter com o Mar, o Mar virá, exigente, ter com Portugal. Sobretudo tendo em vista o turbilhão que se desenvolve, a partir do Mediterrâneo, pelo cordão muçulmano que, de Gibraltar à Indonésia, divide o Norte do Sul do globo, a relação de Portugal com o Mar tornou-se mais evidente, exigente, e factor agravante por dois factos: que a pobreza tenha ultrapassado o Mediterrâneo, e que, com elas o envolvimento português na segurança da área tenha crescido perigosamente.

**7ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA INSTITUTO DE CULTURA
EUROPEIA E ATLÂNTICA – ACADEMIA DE MARINHA
ELOGIO DO NOVO ASSOCIADO DE MÉRITO – A MARINHA PORTUGUESA**

Palavras do académico João Abel da Fonseca,
no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo
e Silva, na Ericeira, em 28 de Maio

Coube-me, por nomeação da Direcção do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, na qualidade de Presidente do seu Conselho Superior, fazer o Elogio do novo Associado de Mérito, a Marinha Portuguesa, aqui representada pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhor Almirante José Carlos Saldanha Lopes, que respeitosa e gratamente saúdo.

ICEA está sediado na Ericeira, vila marítima de ancestrais tradições de homens do Mar, já referidos na sua primeira Carta de Foral de 1229, tão-só cinquenta anos decorridos sobre a conhecida bula *Manifestis probatum*, a atestar a importância do porto e do povoado da Ordem de Avis, que outorgou aquela. O núcleo fundacional do Instituto, e que persiste como organismo autónomo, foi o Círculo Mar de Letras, onde nomes de eruditos locais, como José Caré Júnior e Joaquim Marrão, desde logo atestam uma presença substantiva do Mar.

Um dos nossos fundadores, e Presidente de Honra, é o Senhor Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, membro honorário e emérito da Academia de Marinha. O douto académico, que na Faculdade de Letras de Lisboa fundou o Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, promoveu o estudo da História Marítima, anos antes iniciado pela Senhora Professora Doutora Virgínia Rau, quiçá a mãe-fundadora da Academia de Marinha, desde o seu embrião, o Grupo de Estudos de História Marítima, a que sucedeu o Centro de Estudos de Marinha, onde foi a primeira Presidente da Classe respectiva. E, como esquecer, também, na lista de fundadores, o Senhor Cte. Reis Ágoas, primeiro e actual Presidente do Conselho Consultivo do ICEA?

No desenvolvimento da sua actividade cultural, evidenciada no próprio nome, a vocação atlântica traduziu, logo à partida, o rumo definido. E foi na prossecução desse desiderato primacial que encontrámos, como parceiro sempre presente, e prontamente disponível, a colaboração da Marinha Portuguesa, consubstanciada na vontade de homens que a serviram e a servem. Permitam-me que destaque os nomes dos nossos associados efectivos, os Senhores Alm. Bastos Saldanha e Cte. Malhão Pereira. A ingratitude é, porventura, o mais horrendo de todos os pecados, escreveu um dia Voltaire, e nem a presença no grupo dos nossos fundadores, do actual bispo do Porto, o Senhor D. Manuel Clemente, nos livraria, pelo menos, de uma pesada penitência.

Mas importa sublinhar três outros nomes que ocuparam e ocupa a Presidência da Academia de Marinha, tais foram os Senhores Almirantes Rogério d’Oliveira e Emílio Ferraz Sacchetti, que Deus guarde, e agora o Senhor Almirante Nuno Vieira Matias. O protocolo celebrado entre o ICEA e a AM, desde muito cedo, na puerícia do nosso Instituto, foi uma poderosa alavanca para as mais diversas iniciativas partilhadas. Impõe-se ainda registar o empenho dedicado à redacção daquele texto, por parte do Senhor Cte. Cyrne de Castro, em conjunto com o Senhor Cor. Ferreira Durão.

A presença do Mar nas inúmeras sessões culturais do ICEA, representa, *grosso modo*, cerca de 42%, por entre as mais diversas áreas do conhecimento afim. Destacarei, para além das 7 sessões conjuntas com a Academia de Marinha, 4 outras com a Sociedade de Geografia de Lisboa, 2 com a Academia Portuguesa da História, a par de 3 Cursos de Verão da Ericeira, entre os quais se integra hoje o Prólogo do XIIIº, intitulado “O Mar que nos une. Reflexões sobre o Mar no futuro de Portugal”, com direcção científica partilhada entre o ICEA e a AM. Verifico, contudo, com especial agrado, que por entre a vasta panóplia de itens apontados, ainda recentemente, pelo Senhor Doutor Tiago Pitta e Cunha, em notável conferência no Instituto D. João de Castro, da douta Direcção do Senhor Alm. Rebelo Duarte, que também saúdo vivamente, todos eles aqui têm sido debatidos, tais como:

- A investigação científica na área do Mar, em todas as suas vertentes;
- Os casos da alimentação (pescas e aquacultura) e do turismo na zona costeira;
- Os problemas ambientais no mar e nas regiões ribeirinhas (carbono azul);
- As políticas de gestão portuária e dos transportes marítimos;
- As energias renováveis ligadas ao mar (eólica/offshore, ondas e marés) e
- A prospecção dos variados recursos da Plataforma, a par de toda a necessária dinamização do espaço, atentos à sua extensão e face aos problemas da poluição, da segurança e da vigilância/defesa.

O tempo já vai longo, mas não posso deixar de realçar, ainda, o devotadíssimo empenho que sempre colhemos na pessoa do Senhor Professor Doutor Adriano Moreira, membro honorário de ambas as Instituições. Aproveitamos para publicamente o felicitar, associando-nos à homenagem que se traduziu na atribuição do Prémio Aboim Sande Lemos, de Identidade Portuguesa, pela Sociedade Histórica da Independência de Portugal. Impossível seria na Razão encontrar maior Justiça. E, tudo isto, porque desde a primeira hora nos tem apoiado, proferindo lições em sessões inaugurais e de encerramento dos cursos de verão, numa sessão conjunta com a SGL, também com o Senhor Almirante Vieira Matias, sobre o Tratado de Lisboa, e numa Conferência do Casino sobre o Acordo/Desacordo Ortográfico. E hoje, uma vez mais, o escutámos encantados, a falar sobre essas duas janelas de Liberdade: a Língua e o Mar. Língua que não se cansa de proclamar que não é nossa, também é nossa. Quanto ao Mar, nossa Identidade e garante da nossa soberania desde a Fundação da Nacionalidade para também pelo seu pensamento, poderemos perceber que nenhuma Cultura pode receber o Passado só a benefício de inventário. É nesta linha de pensamento que nos incentiva a levar à prática os ensinamentos do

exponente máximo da parenética nacional, o Pe. António Vieira, que o douto académico citou, ainda muito recentemente, numa das suas consagradas crónicas semanais. Relembre-se hoje e aqui aquele Sermão de Quarta-feira de Cinzas, proferido em Roma, em que o excelso Jesuíta exortava a que se preocupassem com o Presente, sem qualquer receio, porque era o mesmo Presente, a seu tempo, o Futuro do Passado e o Passado do Futuro.

O ano de 2011 foi consagrado Ano Europeu do Voluntariado e da Cidadania Activa, e que exemplo maior podemos ter senão o das nossas Academias e Instituições afins, que recentemente se uniram no Conselho das Academias Portuguesas, com Protocolo de Parceria a um Conselho das Academias de Língua Portuguesa, e onde nesta sala se encontram quatro dos máximos representantes das respectivas casas. Permita-se-me, aproveitando a privilegiada oportunidade, que o Instituto de Cultura Europeia e

Atlântica solicite o estatuto de «observador» neste recém criado organismo, se tal tiver viabilidade legal.

Vou terminar saudando também os três outros novos Associados Honorários recipiendários, seguindo Séneca, no seu *De beneficiis*, ou até preferivelmente, o Infante D. Pedro, no seu *Tratado da Virtuosa Benfeitoria*: “[...] sabemos alguma cousa, quando conhecemos o seu fazedor e a fim para que elle fez tal obra [...] benefício he bem feyto a outrem com entençom de lhe prestar” (Livro I, cap. xij). Acolhemos Vossas Excelências no lugar que vos é devido – o Conselho Superior do nosso

Instituto, que assim contará com a prestigiada presença da Senhora Professora Doutora Manuela Mendonça, do Senhor Professor Engenheiro Luís Aires-Barros e do Senhor Almirante Nuno Vieira Matias.

Aqui, nesta vila de que foi Senhor, de Mafra e da Ericeira, D. Álvaro Dias de Sousa, cunhado d’el-rei D. Fernando I, e seu filho, D. Lopo de Sousa, Mestre da Ordem de Cristo, cunhado também aquele do 1º almirante de Portugal, D. João Afonso Telo, depois da linhagem dos Pessanhas, em 1375, temos a Memória e a História a erguerem em louvor o Amor à Pátria.

Exaltemos assim a Marinha Portuguesa, e exaltando o Mar exaltemos Portugal, também pela pena do nosso imortal épico:

“[...]”

De África tem marítimos assentos;

É na Ásia mais que todas soberanas;

Na quarta parte nova os campos ara,

E se mais mundo houvera, lá chegara.”

Lus., VII, 14.

7ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA INSTITUTO DE CULTURA EUROPEIA E ATLÂNTICA – ACADEMIA DE MARINHA

O MAR QUE NOS FORMOU. O MAR QUE NOS UNE

Comunicação apresentada pelo Presidente da Academia de Marinha, almirante Nuno Vieira Matias, no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 28 de Maio

A origem da Nação portuguesa tem no mar uma das primeiras causas da sua consolidação. Depois, a seguir, Portugal deve aos oceanos o motivo da sua expansão universalista. Hoje, vai ter de continuar a retirar deles a força e a identidade que o forjaram e temperaram, ao longo de quase nove séculos de existência. O mar poderá, terá de ser, também um potenciador pujante da economia portuguesa. Contudo, exige, igualmente, atenções de segurança colectiva, incluindo a da população, dos bens e do ambiente.

Estes pontos constituem um conjunto de razões entrelaçadas pela história, em que vale a pena reflectir. É uma reflexão que merece seguramente dimensões vastas, profundidade e abertura, pelo interesse prospectivo de que se reveste. Naturalmente, por motivos evidentes, apenas começarei hoje a aflorar alguns desses aspectos. Prometo, no entanto, dar continuidade ao tema no dia 19 de Junho na sessão de encerramento do Curso de Verão.

Na fase de formação de Portugal, no século XII, a população do reino em nascimento é apontada, normalmente, como essencialmente agrária, com franjas dedicadas à pesca e ao comércio e, como tal, sem distinção do seu vizinho que justificasse o traçado da fronteira a Leste. Trata-se de um conceito que, sem suscitar uma oposição frontal, merece uma interpretação clarificadora.

De facto, o mar começou, mesmo antes dessa altura, a exercer os seus efeitos sobre as gentes do futuro Condado Portucalense. As que se dedicavam à agricultura perceberam que é perto da costa e dos rios que se encontram as melhores condições de clima para essa actividade, devido às temperaturas amenas que o mar propicia e à humidade e à chuva transportadas pelos ventos marítimos que sopram quase todo o ano. Na verdade, a superfície do mar mantém uma temperatura normalmente acima dos 15º C, o que evita frios intensos na faixa costeira, inibidores de muitas culturas. São factos que mesmo para a população do arado constituíram motivo de atracção pela proximidade do mar. Este deu também origem a uma comunidade de pescadores que cedo descobriu a importância do alimento que podia retirar das águas, assim como motivou os mercadores a instalarem-se perto dele e, sobretudo, nas áreas dos portos mais abrigados.

No início, o pequeno território apenas dispunha na Foz do Douro de um porto frequentado por embarcações provenientes de paragens distantes, mas depois, com o avanço da reconquista cristã, as fozes do Tejo e do Sado e a baía de Lagos juntaram-se ao Douro, na múltipla função de locais de refúgio do mau tempo, fontes de apoio

logístico e entrepostos de trocas comerciais. Isto é, o território que viria a ser Portugal e que fora referido em 561 por Lucrécio, Bispo de Braga, no concílio realizado nessa cidade, como “no próprio extremo do mundo” e “nas regiões mais longínquas da província da Hispânia”, teve o seu isolamento de “finisterra” quebrado pelo contacto com marinheiros de outros povos que por aqui iam passando, tais como os Fenícios, sobretudo no Sul, Gregos, Romanos, Normandos, Árabes, Genoveses, etc.

Apesar destes factores que influenciaram positivamente o tropismo das populações pela faixa costeira, outra circunstância houve que teve sinal negativo. Foi a insegurança provocada pelas incursões de navios das mais diversas origens, que praticavam actos violentos, aproveitando as sempre abertas portas da fachada atlântica. A atenuação desta dificuldade começou a ser conseguida com a reconquista cristã, pela utilização, de D. Afonso Henriques a D. Afonso III, dos navios dos Cruzados que acompanharam a progressão militar portuguesa para sul e apoiaram as conquistas de Lisboa, Alcácer, Silves, etc., até ao final da tomada do Algarve, em 1249. Curiosamente, esta conjugação de esforços, no mar e em terra, facilitou o avanço mais rápido dos Cristãos na faixa costeira do que no interior da Península, onde o último baluarte muçulmano, Córdova, só cairia 242 anos depois daquela data.

Pode-se, assim, atribuir valor ao mar na génese da Nação portuguesa pela forte atracção que exerceu sobre as populações agrícolas, concentradas junto à costa, pelas actividades de pesca e de comércio que possibilitou, pela quebra de isolamento que originou, pelo desenvolvimento cultural que induziu e pelo favorecimento que fez ao avanço da reconquista cristã.

O mar ficou, assim, como marca original, genética, indelével, no país acabado de criar, Portugal, referido, na expressão feliz de Oliveira Martins, como “*um anfiteatro levantado em frente do Atlântico, que é uma arena. A vastidão do circo desafia e provoca tentações nos espectadores, arrastando-os afinal à laboriosa empresa das navegações...*”

Para essa empresa muitas causas poderão ter contribuído, mas nenhuma terá sido, certamente, tão forte como a localização geográfica, directamente apoiada na curiosidade científica e na coragem dos Portugueses de então.

O “anfiteatro” português, isolado no “finisterra” da Euro-Ásia, dispunha de um horizonte difícil no seu lado tardoz. Difícil, pela distância agreste a percorrer até aos principais centros urbanos do Continente europeu e, mais difícil ainda, “quando à Europa humilhada o castelhano impõe a lei com a espada e o mosquete”, repetindo Oliveira Martins. Aparentemente entalados entre a espada castelhana e a parede do mar, os Portugueses não se furtaram a enfrentar com coragem bem sucedida o aço toledano, quando necessário, mas, por opção estratégica, decidiram derrubar os obstáculos do mar, provenientes de lendas de caudal crescente, desde a fonte bíblica até aos fantasmas medievais, mas formados igualmente pelas barreiras da ignorância técnica e científica e pelo desconhecimento do que estaria para além do mar de que havia notícia.

A “parede” que nos separava do mar foi também ajudada a demolir pelas condições meteorológicas do nosso território, com realce para o regime de ventos, assim como pela característica morfologia da costa. Sem dúvida, que os ventos de noroeste

que na Primavera e no Verão sopram bonançosos, durante a manhã e, por vezes fortes, á tarde, em toda a costa continental, a bem conhecida *nortada da Ericeira*, são como que um convite para velejar com proa nos quadrantes de sul. É como, saídas as barras dos portos, deixar-se ir na corrente do vento. Se percorrermos as listas de datas de largada das expedições marítimas dos nossos antepassados, será evidente que era a partir de Março que os navios saíam em faina, barra fora.

Por outro lado, a costa continental portuguesa é limpa de baixios, é batida por uma água mexida, às vezes dura, própria para marinheiros viris, mas tem carácter leal porque não esconde escolhos ou recifes traiçoeiros. Os portos e abrigos do lado oeste não são muito numerosos, mas a qualidade náutica do estuário do Tejo e o abrigo da baía de Lagos compensam o reduzido recorte da costa. Podemos dizer, hoje, que a orientação da costa e a dos ventos, em metade do ano, as águas de fundos irrestritos e a vontade corajosa e curiosa de “conquistar a distância” formaram a rampa de lançamento da nossa expansão multi-continental.

Porém, a coragem de partir implicava também a ousadia de ser capaz de voltar. Mas como voltar, se à vinda o vento soprava quase sempre contrário e, quando pudesse ser a favor, no Inverno, crescia frequentemente a tempestuoso, capaz de *ensacar* os navios e de os atirar para cima de terra? A curiosidade técnica e a estrutura científica criada pelos Portugueses deram a resposta.

Entenda-se que o marinheiro de qualquer época é, por adaptação profissional, muito curioso. A curiosidade é bem marcada quando procura nos navios e embarcações dos outros aquilo que é diferente no seu. Ciumento do que vê melhor em navio estranho, mas orgulhoso daquilo em que o seu possa ser superior, procura apreender tanto as diferenças de material, como as técnicas e os procedimentos. Não admira, por isso, que a frequência dos nossos portos por navios estrangeiros nos tenha trazido as novidades que iam aparecendo na construção naval, como, por exemplo, o leme central montado no cadaste, usado muito cedo no Báltico e na China em substituição do leme de esparrela (“steering oar”), ou as velas triangulares (hoje chamadas de latinas), empregues no Mediterrâneo e que permitiam aos navios de casco de boa finura, ou boa relação comprimento / boca, navegar até um ângulo limite de 40° a 50° entre o eixo do navio e a linha do vento. Eram os *caravos* ou caravelas (do árabe qarib).

A posição de Portugal favoreceu esses contactos com regularidade por ser quase o promontório “finisterra” da Europa, que era preciso dobrar entre o Norte e o Sul. Por outro lado, é uma situação que lhe confere um clima de influência atlântica e mediterrânea, capaz de proporcionar muitas noites de céu limpo convidativas ao estudo dos astros e que tem um regime de ventos que, sabiamente aproveitados, permitiu, mesmo às grandes naus de pano redondo, ir e voltar sempre a favor do vento. De facto, uma das grandes descobertas dos Portugueses foi a circulação do vento em torno dos anticiclones do Atlântico Norte e do Atlântico Sul. A norte, era como se, por altura dos Açores, se situasse o centro de uma enorme corrente circulatória de vento no sentido dos ponteiros do relógio que, uma vez apanhada a norte do Equador, permitia, descrevendo uma enorme rota, quase circunferência, chegar a Portugal, navegando sempre com o vento nos sectores da popa dos navios.

Os vastos conhecimentos científicos e as técnicas desenvolvidas em várias áreas do saber, a organização estabelecida, ligando cientistas, financeiros, comerciantes, marinheiros, militares, população e elites dirigentes, bem como a posição geográfica lançaram-nos mar a dentro a descobrir os caminhos para juntar oceanos, culturas e gentes. O mar da nossa geografia marcou-nos com um carácter próprio, granjeou-nos prestígio em todo o mundo, deu-nos grandeza e algum ouro e levou o Português, raça e língua, a mais três continentes fora do de berço.

Curiosamente, Portugal sentiu e viveu a importância do mar de forma muito mais marcante entre duas revoluções, a de 1383 e a de 1974, que claramente assinalaram as fases de ascensão e de declínio da maritimidade portuguesa. Esta, a de profunda queda, pode encontrar uma explicação, apenas muito parcial, na independência dos territórios ultramarinos de expressão portuguesa e na necessária adesão à União Europeia. De facto, outros factores de grande importância deveriam ter impedido uma tão brusca e gravosa recessão. É que, embora por motivos diferentes dos de ontem, o mar tem hoje e terá seguramente amanhã um valor de dimensão vital para o País, se for convenientemente utilizado.

É uma mais valia assinalável em três aspectos: na afirmação da identidade nacional, capaz de distinguir marcadamente a Nação portuguesa no seio de uma Europa sem fronteiras e de um generalizado processo de descaracterização de culturas; na contribuição para a economia nacional como um dos seus pilares fundamentais; e na segurança e defesa nacional, correlacionada com a dos nossos aliados.

Sobre a primeira questão, interessa ter presente que a soberania tradicional do Estado-Nação português, tal como de outros estados-nações, está a sofrer um acelerado processo de mudança, devido à transferência para a União Europeia de poderes de decisão, legislativos, judiciais e monetários e também por força da inevitável globalização, para a qual, de resto, os Portugueses deram forte contributo ao ligarem, no Séc. XVI, pela primeira vez, os oceanos. Acresce ainda a estes processos o facto de a enorme força da informação global simultânea, do turismo e das migrações, entre outros factores, poderem ser descaracterizadores da cultura nacional.

A compensação para estes processos tem de ser encontrada na valorização dos factores de identidade nacional, com realce para a história, a língua, a cultura e a geografia. Em todos, note-se, está omnipresente o mar, o mar que nos une. Ele é, realmente, uma presença constante para todos os Portugueses que em esmagadora maioria o têm perto de casa, na faixa litoral do Continente e nas onze ilhas atlânticas e ainda o podem ver, mais a sul, a partir do paraíso ecológico das Ilhas Selvagens. É também o meio físico que constitui o elo de ligação do nosso território, profundamente disperso num amplo triângulo atlântico. Ao mesmo tempo, confere-nos centralidade atlântica capaz de compensar a posição de periferia continental e estabelece uma via de comunicação com o resto do Mundo onde se encontram muitos dos amigos e aliados, incluindo 230 milhões de pessoas que falam o Português. O mar deve, por isso, funcionar como marcador indelével do nosso carácter, como aglutinante da nossa identidade colectiva e como potenciador do amor-próprio e do orgulho dos Portugueses.

É este mar que nos formou e nos fez grandes que terá de continuar a manter-nos moralmente fortes e unidos. É o mar do futuro.

DA CARTA-PORTULANO DO MEDITERRÂNEO À CARTA DE LATITUDES DO ATLÂNTICO: ANÁLISE CARTOMÉTRICA E MODELAÇÃO NUMÉRICA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Joaquim Alves Gaspar, em 31 de Maio

O propósito desta conferência é dar a conhecer alguns métodos e resultados do projecto de investigação que recentemente concluí e que culminou na minha tese de doutoramento, defendida em Setembro do ano passado. Eram objectivos principais desse projecto: propor e testar uma metodologia para a análise cartométrica sistemática e modelação de cartas náuticas antigas; e caracterizar a geometria das primeiras cartas náuticas portuguesas, estabelecendo a sua relação com os métodos de navegação da época.

Cinco cartas portuguesas dos séculos XV e XVI, do período em que os métodos astronómicos de navegação começaram eventualmente a reflectir-se na cartografia náutica, foram analisadas neste estudo: a carta anónima de ca. 1471, actualmente em Modena, a mais antiga de origem portuguesa que se conhece; a carta de Jorge de Aguiar de 1492, que foi objecto de estudo pelo Dr. Inácio Guerreiro (1993); a carta de Pedro Reinel do final do século XV, que suscitou a publicação de um livro por Joaquim Ferreira do Amaral (1995); o planisfério de Cantino, a primeira que se conhece que incorpora latitudes observadas; e a carta de Pedro Reinel de ca. 1504, a mais antiga que se conhece com uma escala gráfica de latitudes.

Estas e outras cartas de origem portuguesa foram estudadas por ilustres investigadores do século passado, de quem se destaca os nomes de Armando Cortesão, Avelino Teixeira da Mota e Luís de Albuquerque. Contudo as suas análises focaram essencialmente as componentes histórica, cultural e geográfica, e nenhum estudo sistemático sobre a geometria das representações e a sua relação com os métodos de navegação da época foi alguma vez publicado. Paradoxalmente, a larga maioria desses investigadores tinham formação em áreas das ciências exactas, como Luciano Pereira da Silva, Duarte Leite, António Barbosa e Luís de Albuquerque, que eram matemáticos, Abel Fontoura da Costa, Gago Coutinho e Teixeira da Mota, que eram oficiais da Armada, ou Joaquim Bensaúde e Armando Cortesão, que eram engenheiros. Mesmo que alarguemos o âmbito de estudo a toda a cartografia náutica europeia, incluindo as cartas-portulano medievais, poucos trabalhos quantitativos foram publicados. Existe uma explicação plausível para este facto, que é a dificuldade associada à natureza interdisciplinar de tal abordagem, a qual abarca disciplinas tão diversas como a História, a Navegação Marítima e a Cartografia Matemática. Por outro lado, persiste uma considerável desconfiança por parte da comunidade de historiadores sobre a credibilidade e consistência de tais métodos. Um dos objectivos principais do meu trabalho actual é, precisamente, ajudar a ultrapassar

esse obstáculo mostrando que o estudo da componente quantitativa é essencial para a compreensão de como as cartas antigas foram construídas e utilizadas.

Cinco hipóteses de trabalho relativas à geometria e ao uso das cartas foram assumidas no início desta investigação. Gostaria de chamar a vossa atenção para as seguintes: as cartas náuticas pré-Mercator foram construídas transferindo directamente para o plano cartográfico as direcções e distâncias medidas à superfície da Terra, com uma escala constante, como se esta fosse plana; estas cartas foram construídas com base em direcções magnéticas não corrigidas da declinação magnética; a projecção cilíndrica equidistante não foi usada, explícita ou implicitamente, na construção de cartas náuticas. Nenhuma destas hipóteses foi seriamente investigada durante o século passado. Prevalencia então a ideia, baseada numa leitura apressada do *Tratado em defensão da carta de marear* (1537), de Pedro Nunes, de que as cartas portuguesas dos séculos XV e XVI foram construídas segundo os princípios geométricos da projecção cilíndrica equidistante: as chamadas cartas rectangulares e cartas quadradas. Este erro grosseiro, que tenho vindo a designar por ‘mito da carta quadrada’, causou considerável atraso no nosso conhecimento sobre a geometria das cartas antigas, não obstante o protesto inflamado (mas justo) de António Barbosa (1938). Acontece que este investigador escreveu sempre em português e morreu cedo, não tendo tido oportunidade de defender as suas teses dos ataques violentos que Armando Cortesão lhes moveu posteriormente (Cortesão et. al., 1969, p. 138). Os discretos e tardios apoios de Teixeira de Mota (1973, p. 138) e de Luís de Albuquerque (1991, p. 37) às suas interpretações foram, por outro lado, insuficientes para combater os argumentos da autoridade apresentados por Cortesão e fazer prevalecê-las junto da comunidade científica. Ainda hoje, em importantes obras internacionais escritas por especialistas de renome, é repetido o velho mito da carta quadrada.

A minha palestra está organizada em quatro partes, incluindo a presente introdução: na segunda, farei uma introdução aos métodos de navegação praticados durante o período das descobertas e ao seu reflexo na cartografia náutica. A terceira parte será dedicada a explicar de forma sucinta a metodologia de análise cartométrica e modelação numérica utilizada neste trabalho. Na última parte apresentarei e discutirei alguns resultados historicamente interessantes da aplicação daquela metodologia às cinco cartas portuguesas que referi no início.

NAVEGAÇÃO E CARTOGRAFIA

Quando a exploração sistemática do Atlântico começou, durante o século XV, os métodos de navegação e cartas náuticas disponíveis eram idênticos aos utilizados no Mediterrâneo. A posição das embarcações era determinada com base nas direcções fornecidas pela agulha de marear e nas distâncias estimadas pelos pilotos. Este método era então conhecido por ponto de estimativa, ou ponto de fantasia, designações que realçam a incerteza associada à estimação das distâncias. Quando a navegação astronómica foi introduzida, em data incerta do século XV, e se começou a observar a latitude no mar e em terra, esta tornou-se o elemento de informação preponderante, relativamente aos

outros dois: o rumo e a distância. A posição determinada pelo novo método ficou então conhecida por ponto de esquadria.

Sabemos, através de fontes históricas portuguesas e espanholas, como as cartas eram construídas durante o século XVI, utilizando os dois métodos de navegação referidos e transferindo directamente para o plano, com uma escala constante, a informação fornecida pelos pilotos. Através da análise visual da rede geográfica de meridianos e paralelos implícita a uma carta antiga, a qual pode ser estimada por interpolação, torna-se relativamente fácil identificar os métodos utilizados para a construir. Se os paralelos forem representados por segmentos aproximadamente rectilíneos, horizontais e equidistantes, então é possível que o método do ponto de esquadria tenha sido utilizado. Pelo contrário, se os paralelos não forem horizontais, é certo que o método do ponto de fantasia foi utilizado. Este é um ponto central para se compreender a geometria das cartas de marear.



Fig. 1 – Quadriláteros formados por meridianos e paralelos à superfície da Terra.

Um outro aspecto importante a ter em conta é a inconsistência geométrica associada a todas as cartas anteriores à projecção de Mercator, que resulta de se marcar directamente no plano as distâncias e direcções observadas à superfície da Terra, ignorando que ela é esférica. Tal inconsistência manifesta-se no facto de a posição de um qualquer lugar ficar dependente do conjunto particular de rumos e distâncias utilizado para o representar na carta.

Suponhamos que se pretende fazer uma carta desta região (fig. 1), utilizando diferentes combinações de rotas ao longo dos meridianos e paralelos que unem as nove posições assinaladas, primeiro calculadas sobre a superfície esférica da Terra e depois transferidas directamente para o plano. A fig. 2 mostra quão diferentes essas representações podem ser, dependendo do conjunto particular de troços utilizados para as construir. É importante notar que todas as soluções são exactas, no sentido em que os comprimentos e rumos dos diversos troços, medidos à superfície da Terra, são conservados. Mas isso só acontece porque não há circuitos fechados nestas tramas.

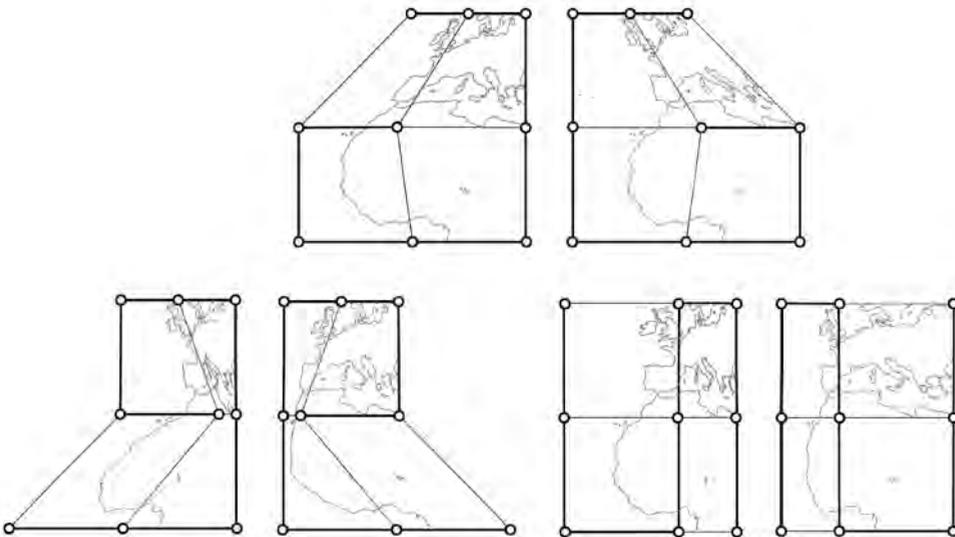


Fig. 2 – As representações cartográficas que resultam de se utilizar diferentes conjuntos de troços para as construírem. Em todos os casos, as direcções e distâncias entre os pontos, medidas sobre a superfície esférica da Terra, foram conservadas.

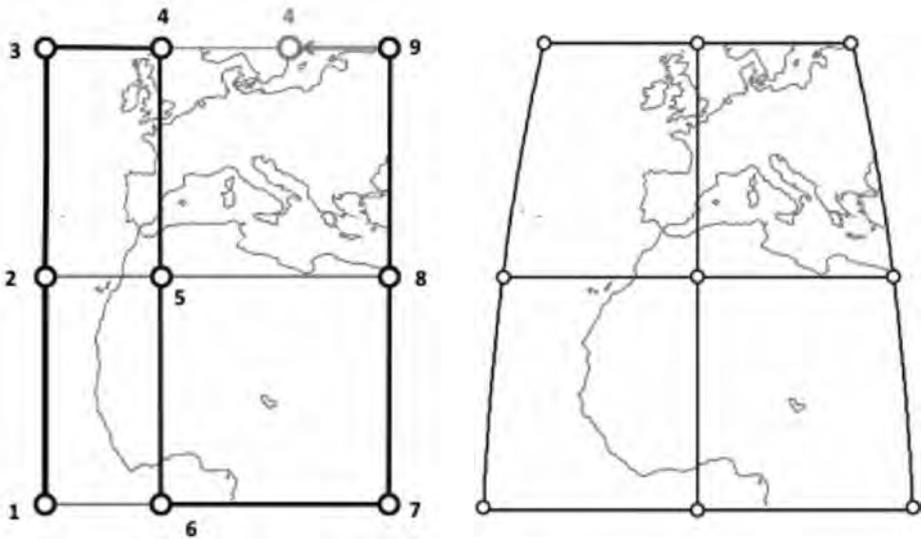


Fig. 3 – Na solução da esquerda, a posição do ponto 4 foi determinada com base em dois troços distintos: a partir do ponto 3, para leste; e a partir do ponto 9, para oeste. A não coincidência das duas posições ilustra a inconsistência geométrica do método. Na solução da direita, as posições de todos os pontos foram determinadas através de processo de otimização, utilizando médias.

Ambos os tipos de solução estão presentes na cartografia náutica antiga. Para representar regiões relativamente pequenas cruzadas por uma trama densa de rotas marítimas, tal como o Mediterrâneo, a segunda solução foi utilizada. Não de forma explícita, bem entendido, mas através de um processo gradual de ajustamento no qual as pequenas inconsistências nas posições dos lugares resultantes do uso de informação redundante foram minimizadas. O mesmo método não podia contudo ser utilizado na representação de grandes bacias oceânicas, tal como o Atlântico Sul ou o Índico, porque aquela trama densa de rotas não existia e as distorções resultantes de tal ajustamento seriam incompatíveis com os requisitos da navegação. Em tais situações, as cartas foram construídas com base num pequeno conjunto de rotas não-conflituantes entre si. É o caso do planisfério de Cantino, onde a forma do continente africano foi determinada numa rota com origem em Lisboa, bordejando as costas ocidental e oriental de África (fig. 4).

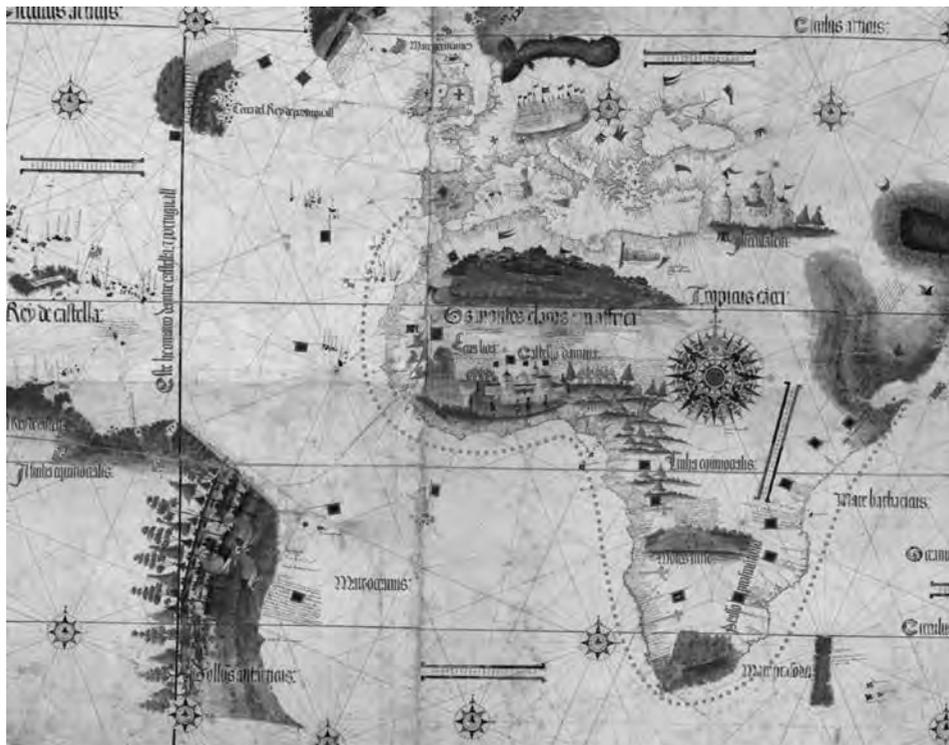


Fig. 4 – Excerto do planisfério de Cantino, ao qual foi sobreposta uma rota supostamente utilizada na sua construção.

O comprimento do grau de latitude adoptado em navegação e cartografia é um dos assuntos interessantes abordado nesta investigação. Quando os métodos astronómicos de navegação foram introduzidos tornou-se necessário atribuir um comprimento, expresso em léguas náuticas, ao arco de meridiano correspondente a um grau de latitude. Desta forma, os pilotos podiam passar a estimar a distância navegada na direcção norte-sul, através da medição das latitudes, e as cartas compatibilizadas com os novos métodos. As fontes escritas referem três padrões diferentes, utilizados a partir do século XV: $16\frac{2}{3}$, $17\frac{1}{2}$ e 18 léguas por grau de latitude (cada légua náutica media cerca de 5500 metros). A teoria normalmente aceite é de que o padrão das $16\frac{2}{3}$, o mais antigo, foi substituído pelo das $17\frac{1}{2}$ na sequência de medições efectuadas no Golfo da Guiné, cerca de 1485, durante o levantamento astronómico aí ordenado por D. João II. Discordo desta interpretação. Não só a costa oeste de Portugal teria sido um local bem mais conveniente para essa tarefa, mas tais medições eram, na realidade, desnecessárias uma vez que as distâncias ao longo das costas atlânticas de África e da Europa já eram conhecidas com exactidão suficiente. Tudo o que os cartógrafos tinham de fazer era compilar as latitudes de uma série de lugares representados nas cartas da época e, através das correspondentes distâncias norte-sul, medidas nas mesmas cartas, estimar o comprimento do grau de

latitude. Por outro lado, a adoção de um determinado padrão não era crítica para a prática da navegação no início do século XVI, a qual se baseava essencialmente em latitudes observadas e rumos da agulha, e não em distâncias estimadas. Na minha opinião, a coexistência pacífica dos três diferentes padrões ao longo dos séculos XVI e XVII, sem aparente critério racional, não é mais do que um eco dos modelos tradicionais da Terra e das disputas entre Portugal e Espanha sobre a localização das Molucas.

CARTOMETRIA E MODELAÇÃO NUMÉRICA

Passamos agora à descrição das ferramentas de análise cartométrica e modelação. Chama-se georreferenciação à associação de um sistema de coordenadas geográficas a uma representação cartográfica, em geral um mapa antigo. A operação é baseada num conjunto de pontos de controlo, positivamente identificados no mapa antigo e num mapa moderno, e cujas latitudes e longitudes são conhecidas. No exemplo da fig. 5, que representa a *interface* gráfica da aplicação *MapAnalyst*, disponível gratuitamente na *Internet*, a representação do Mediterrâneo no planisfério de Cantino está a ser comparada com um mapa moderno, à direita, a fim de ser georreferenciada.

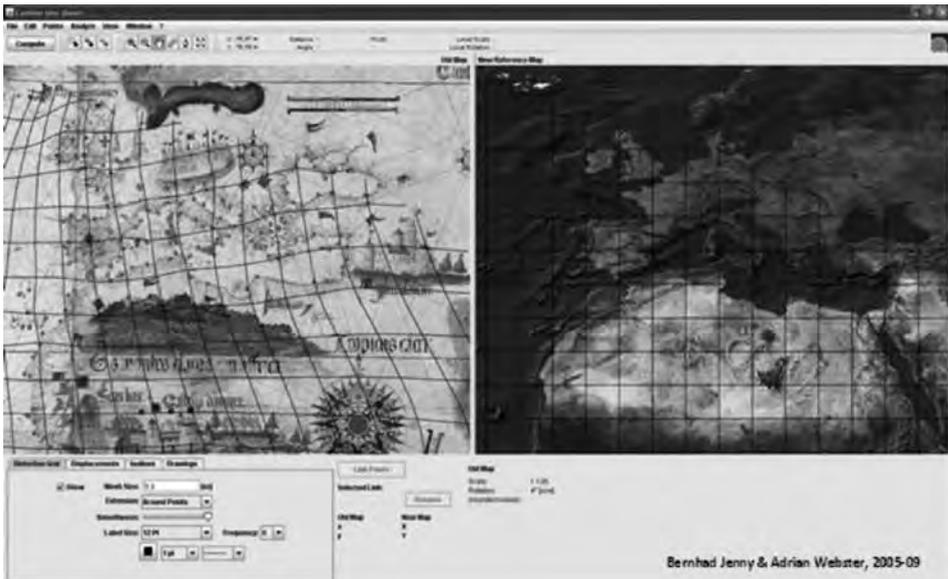


Fig. 5 – Utilização da aplicação *MapAnalyst* na interpolação da malha de meridianos e paralelos que está implícita à representação do Mediterrâneo no planisfério de Cantino.

Os pequenos círculos vermelhos representam os pontos de controlo. Através da inspeção visual da malha de meridianos e paralelos é possível realizar uma primeira avalia-

ção qualitativa sobre as suas propriedades geométricas e identificar áreas onde diferentes métodos cartográficos tenham sido eventualmente utilizados.

A avaliação da exactidão das latitudes representadas nas cartas é outra componente importante da análise cartométrica. Na fig. 6, que representa um excerto do planisfério de Cantino onde foi sobreposta uma escala digital de latitudes baseada no espaçamento entre o Equador e o Círculo Polar Ártico, as latitudes dos pontos de controlo estão a ser medidas. O próximo passo será compará-las com os valores exactos e tentar interpretar a distribuição dos respectivos erros. Vejamos alguns casos hipotéticos (fig. 7). No primeiro (a), os erros distribuem-se de forma aleatória e têm média próxima de zero. Significa esta situação que não há qualquer erro sistemático associado à representação. Esta terá tanto maior qualidade quanto menor for a dispersão dos erros. No segundo caso (b) existe um erro constante que afecta todos os valores da latitude, para além dos erros aleatórios. Numa carta antiga, a situação pode resultar de se ter decalcado a representação de um certo trecho da linha de costa, retirado do padrão cartográfico, um pouco a norte ou a sul da posição correcta. O terceiro caso (c) é o mais interessante. Para além dos mesmos erros aleatórios, existe agora um erro sistemático que, ao contrário do anterior, é proporcional à própria latitude. Este é um típico erro de escala, em que a representação de uma certa região foi eventualmente copiada de uma fonte com escala diferente ou na qual ou adoptando um diferente comprimento para o grau de latitude. O quarto caso (d) ilustra a presença simultânea dos três tipos de erros.

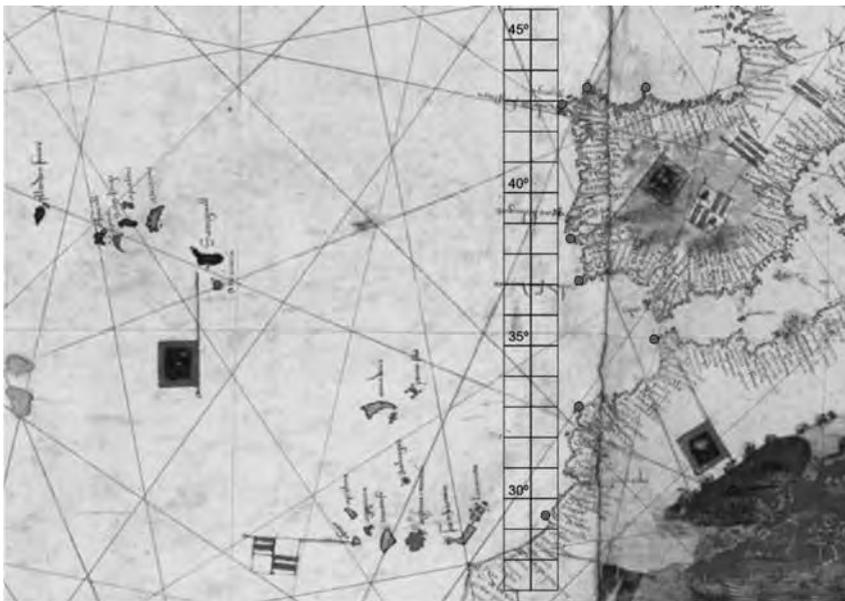


Fig. 6 – Escala de latitudes sobreposta a um excerto do planisfério de Cantino, utilizada para medir as latitudes dos pontos de controlo (círculos vermelhos). Não possuindo a carta uma escala gráfica de latitudes, esta foi construída com base no espaçamento entre o Equador e o Círculo Polar Ártico, representados na carta.

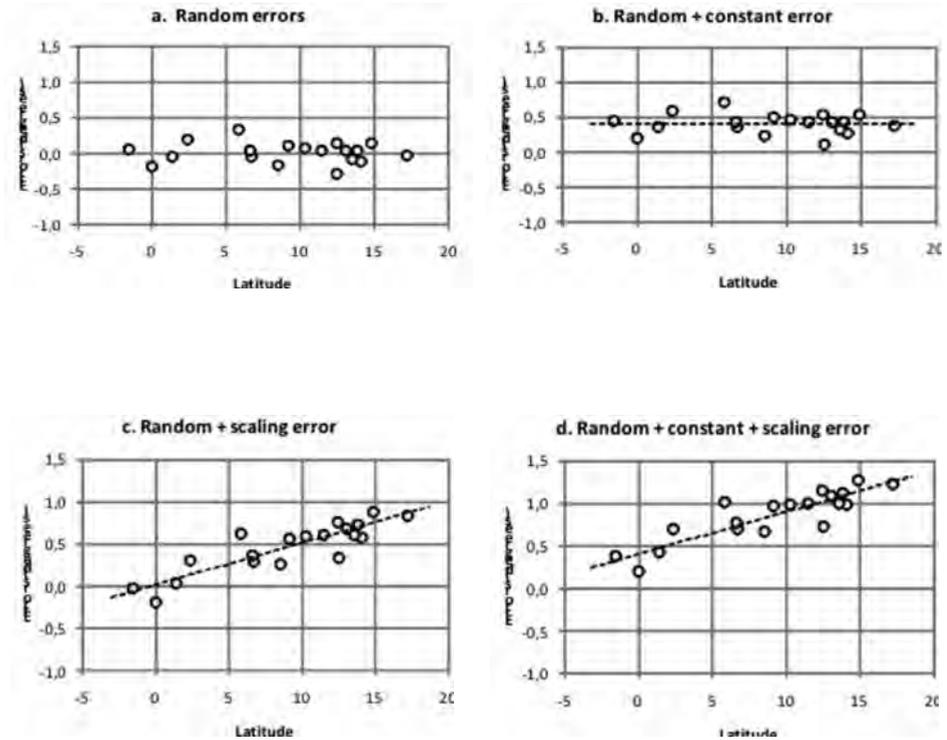


Fig. 7 – Tipos de erros de latitude, representados através da sua distribuição com a própria latitude: a. erro constante; b. erro constante + erro aleatório; c. erro aleatório + erro de escala; d. erro constante + erro aleatório + erro de escala (reproduzido de Gaspar, 2010, Figure 3.7).

A declinação magnética é um factor que afecta fortemente a geometria das cartas antigas. Neste trabalho foram usadas duas fontes para estimar a sua distribuição espacial no início do século XVI: as observações efectuadas por D. João de Castro no Atlântico e Índico; e as estimativas produzidas por um modelo geomagnético baseado em observações paleomagnéticas efectuadas em várias partes do Mundo. A fig. 8 ilustra uma reconstituição da viagem efectuada por D. João de Castro em 1538, na nau *Grifo*, e mostra os valores da declinação magnética publicados no seu Roteiro de Lisboa a Goa (Castro, 1538). No presente estudo, e sempre que possível, foi dada preferência às observações de D. João de Castro, que têm uma qualidade notável, sobre os resultados do modelo.

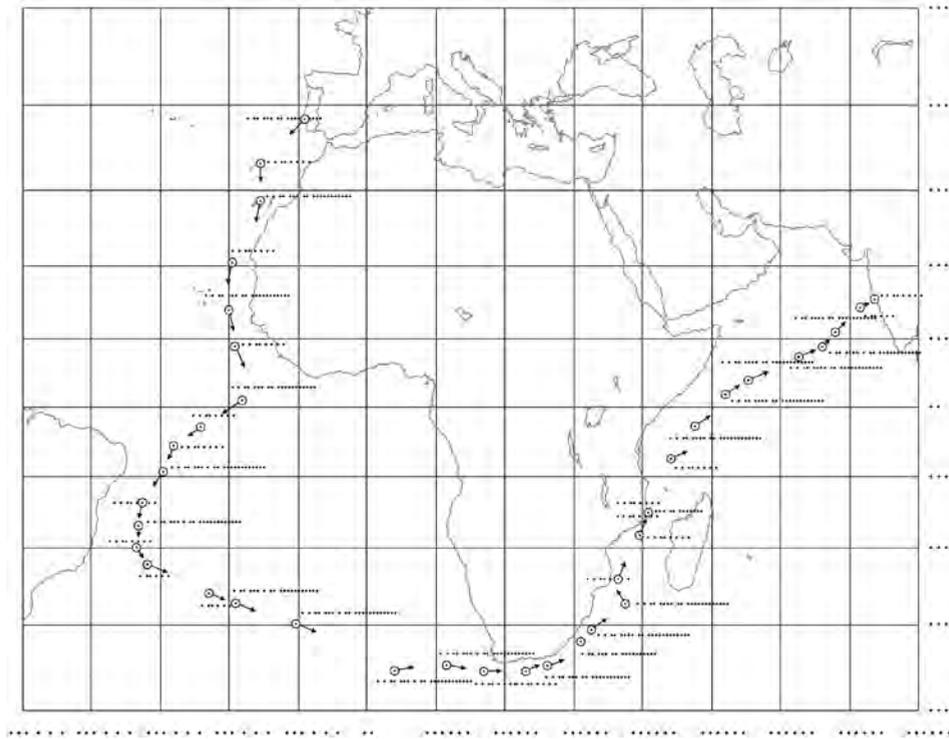


Fig. 8 – Reconstituição da rota efectuada por D. João de Castro na nau *Grifo*, de 6 de Abril a 9 de Setembro de 1538. Os números entre parêntesis são os valores de declinação magnética observados por ele.

A última componente da análise cartométrica que quero referir é a comparação entre rumos e distâncias medidas nas cartas antigas com os correspondentes valores teóricos, calculados na superfície esférica da Terra e afectados pela declinação magnética. Desta comparação podem ser obtidos dois importantes elementos de informação: a identificação das rotas utilizadas para construir as várias partes da carta (ainda que de forma aproximada) e a identificação dos respectivos métodos de implantação cartográfica: ponto de fantasia, baseado em rumos e distâncias estimadas; ou ponto de esquadria, baseado em latitudes.

A segunda ferramenta que vou referir é o modelo numérico que foi construído para simular a geometria das cartas antigas, com base no conhecimento dos métodos de navegação a época, a que chamei modelo EMP (*Empirical Map Projections*). Suponhamos que se pretende estimar a posição relativa, num plano, de um conjunto de lugares à superfície da Terra a partir de uma amostra de distâncias entre eles. Existe um método numérico para resolver este problema, conhecido em estatística como multidimensional *scaling*. Partindo de uma posição arbitrária dos pontos no plano, o método consiste em ajustar gradualmente as suas coordenadas de modo a minimizar as diferenças entre as distâncias

originais, medidas à superfície da Terra, e as distâncias no plano. O meu contributo foi generalizar este processo a medidas de distância e de direcção, definidas ao longo de linhas de rumo constante (loxodromias) ou de círculos máximos (ortodromias). No caso presente só as loxodromias nos interessam. Vimos atrás como a inconsistência geométrica resultante de se ignorar a redondeza da Terra se manifesta quando a posição de um ponto é determinada por mais de um trajecto e como essa inconsistência pode ser resolvida por ajustamento. Tal ajustamento é efectuado por este modelo, sempre que necessário. É o caso da simulação da geometria das cartas-portulano do Mediterrâneo.

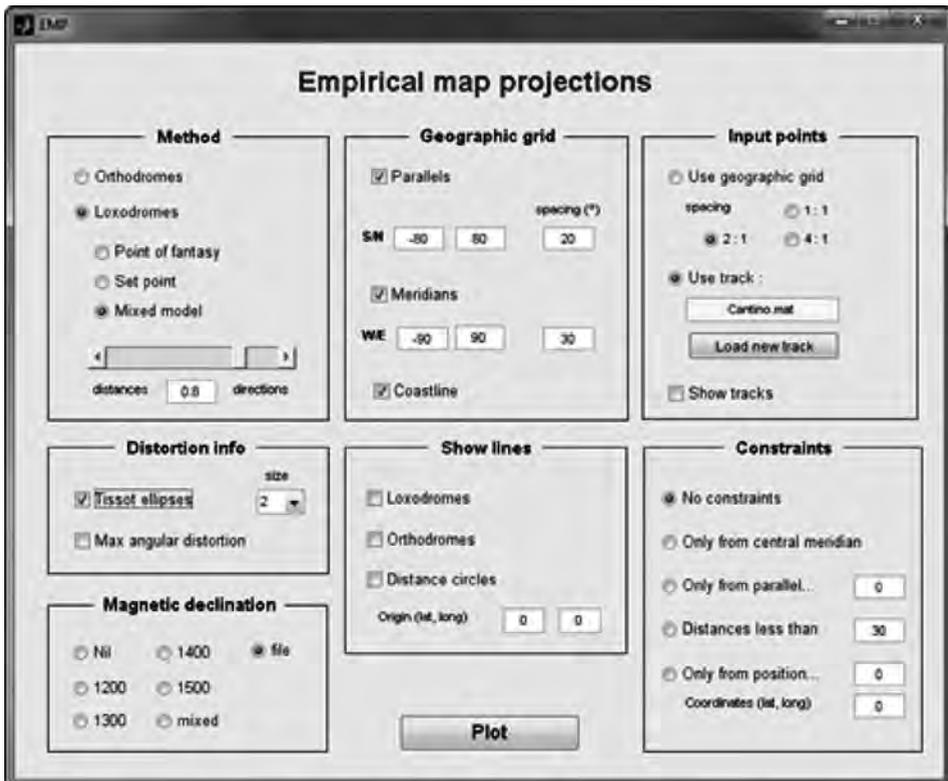


Fig. 9 – Interface gráfico da aplicação EMP – *Empirical Map Projections*.

A fig. 9 mostra o interface gráfico da aplicação EMP – *Empirical Map Projections*, que foi desenvolvida em ambiente *MatLab*, no qual podemos escolher o método cartográfico (ortodromia, loxodromia, ponto de fantasia ou ponto de esquadria); os limites geográficos da representação; os dados utilizados como *input* do modelo (as intersecções da malha geográfica ou um conjunto de rotas supostamente utilizadas para construir a carta que queremos simular); a distribuição da declinação magnética e muitos outros parâmetros. O modelo parte de uma posição arbitrária dos pontos no plano e começa por calcular os rumos e distâncias entre eles, de acordo com os métodos de navegação

a simular, sob o efeito da declinação magnética. Seguidamente, ajustará essas posições iniciais de modo a minimizar as diferenças entre os valores calculados na esfera e no plano. O resultado é uma posição otimizada desses mesmos pontos, a partir da qual são interpolados os meridianos, os paralelos e as linhas de costa.

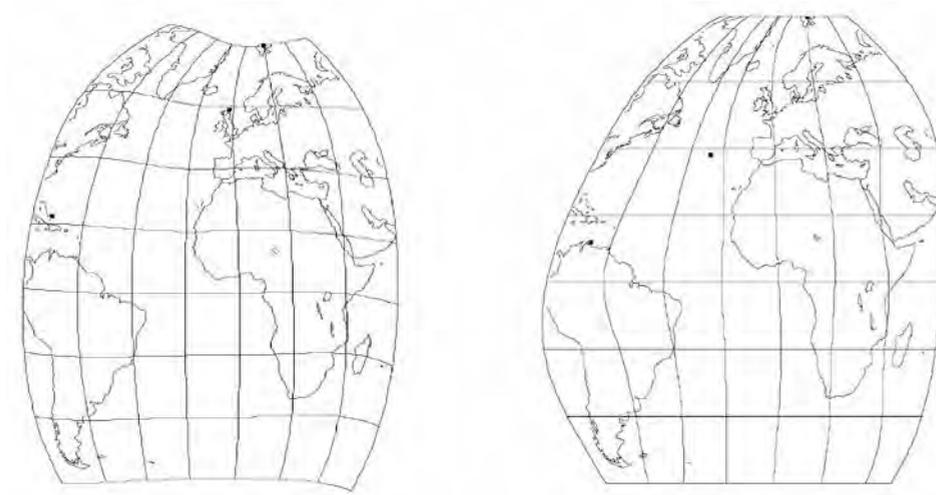


Fig. 10 – Simulação cartográfica do Atlântico: método do ponto de fantasia (esquerda) e do ponto de esquadria (direita). Nos dois casos foi utilizada a distribuição espacial da declinação magnética em 1500, estimada por um modelo geomagnético.

Estas duas representações teóricas (fig. 10) mostram qual seria o aspecto de uma carta do Atlântico construída com base em todas as rotas possíveis entre as intersecções da malha geográfica, sob o efeito da declinação magnética que existia em 1500, utilizando o método do ponto de fantasia (à esquerda) e o método do ponto de esquadria (à direita).

Passo agora à última parte desta apresentação: a discussão de alguns resultados historicamente interessantes. As fig. 11 e 12 mostram as malhas geográficas implícitas às três cartas do século XV, que foram interpoladas através da técnica de georreferenciação descrita atrás: a carta anónima de ca. 1471, a mais antiga portuguesa que se conhece; a carta de Pedro Reinel, de ca. 1492; e a carta de Jorge de Aguiar de 1492. Em todas elas os paralelos são aproximadamente rectilíneos, equidistantes e orientados leste-oeste, no Atlântico, para norte de Cabo Verde, e apresentam-se rodados no golfo da Guiné e no Mediterrâneo. Esta geometria é explicada pelo uso do método do ponto de fantasia, sob o efeito da declinação magnética, a qual apresentava pequenos valores no Atlântico Norte, aumentando para leste e para sul. É interessante verificar quão pequenos são os erros em latitude para norte do Cabo Bojador nestas três cartas do século XV. No entanto, tal não significa que observações astronómicas tenham sido incorporadas nas cartas, reflectindo somente os pequenos valores da declinação magnética na época em que a informação foi recolhida.

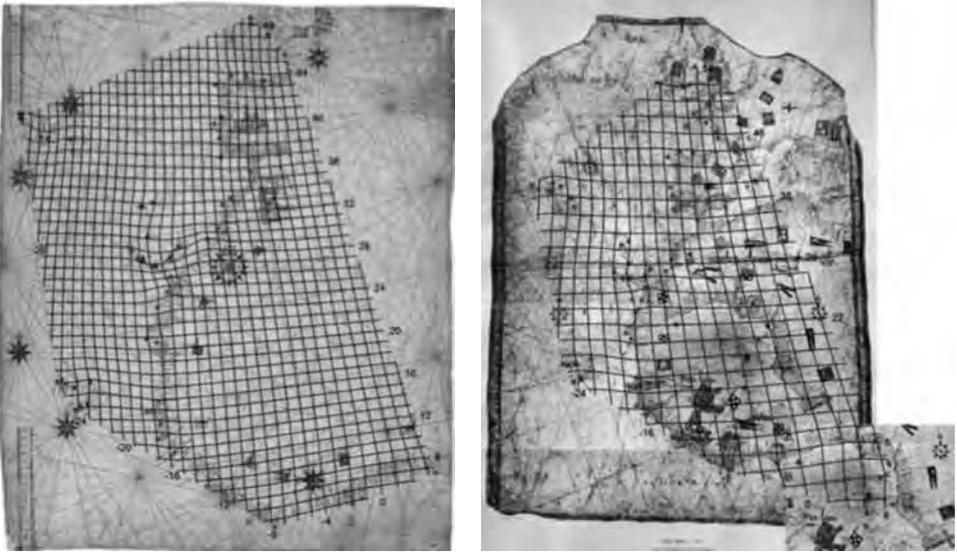


Fig. 11 – Malhas geográficas implícitas a duas cartas náuticas portuguesas do século XV: a carta anónima de ca. 1471 (Biblioteca Estense Universitaria, Modena), e a carta de Pedro Reinel de ca. 1492 (Archives départementales de la Gironde, Bordeaux). Nesta última, a parte da costa de África desenhada sobre o continente foi sobreposta à carta, na sua posição correcta. Os pequenos círculos vermelhos assinalam os pontos de controlo usados na georeferenciação.

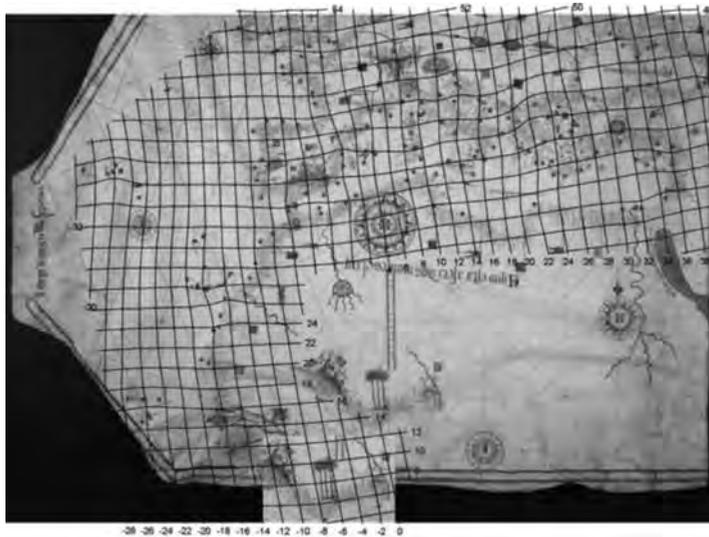


Fig. 12 – Malha geográfica implícita à carta de Jorge de Aguiar, 1492 (*Beinecke Rare Book and Manuscript Library, University of New Haven*). A parte da costa de África desenhada sobre o continente foi sobreposta à carta, na sua posição correcta. Os pequenos círculos vermelhos assinalam os pontos de controlo usados na georeferenciação.

As fig. 13 e 14 mostram as correspondentes redes geográficas em duas cartas do século XVI: o planisfério de Cantino e a carta de Pedro Reinel de ca. 1504. Contrariamente ao grupo anterior, existe aqui uma evidência clara do uso de latitudes observadas para sul do Cabo Bojador. Tal é confirmado pela presença de uma escala de latitudes (que, no planisfério de Cantino está implícita na representação do Equador, dos trópicos e do Círculo Polar Ártico), pela adoção de um dos padrões de comprimento do grau mencionados atrás (18 léguas por grau), e também pelos pequenos erros de latitude na costa ocidental de África, porventura em resultado do levantamento astronómico aí realizado cerca de 1485, por ordem de D. João II. Claramente, estas cartas são o resultado de uma colagem de dois modelos distintos: o baseado no método do ponto de fantasia, para a Europa do Norte e Mediterrâneo, copiado das cartas do século anterior, e o baseado no método do ponto de esquadria, para sul do Cabo Bojador.

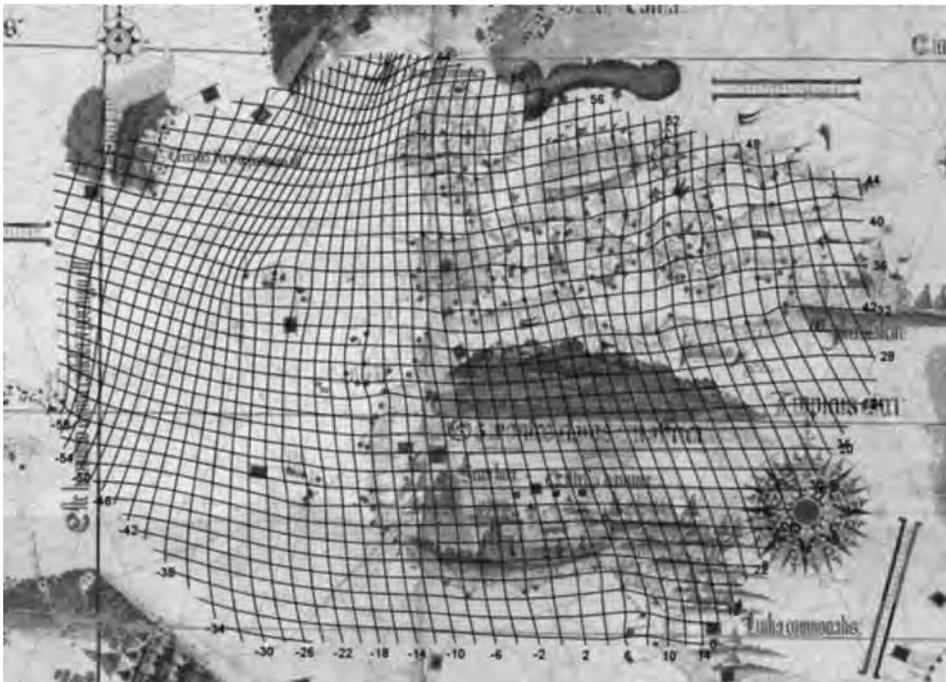


Fig. 13 – Excerto do planisfério de Cantino (1502) com a correspondente malha geográfica implícita. Os pequenos círculos vermelhos assinalam os pontos de controlo usados na georreferenciação.

Um outro resultado interessante relativo a estas duas cartas é a representação da Gronelândia e da Terra Nova. Em ambos os casos, a Terra Nova parece ter sido colocada na carta de acordo com o rumo magnético e a distância aos Açores, utilizando o método do ponto de fantasia. Tal não é o caso da Gronelândia, a qual foi representada no planisfério de Cantino de acordo com um rumo e distância com origem no norte da

Europa, enquanto na carta de Pedro Reinel, esta foi colocada usando o método do ponto de esquadria e uma rota com origem nos Açores. Este facto, combinado com o desenho diferente que a ilha apresenta nas duas cartas sugere que nova informação acerca desta região tenha sido obtidas depois de 1502, quando o planisfério de Cantino foi concluído.

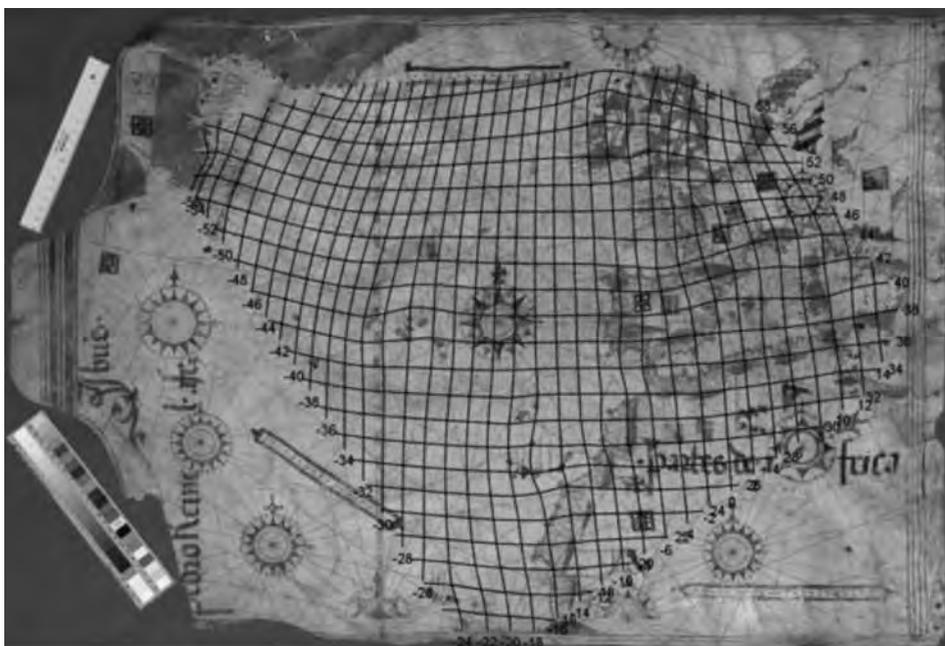


Fig. 14 – Carta de Pedro Reinel de ca. 1504, com a correspondente malha geográfica implícita (*Bayerisch Staatsbibliothek, Munich*). Trata-se da mais antiga carta náutica conhecida dotada de uma escala gráfica de latitudes. Os pequenos círculos vermelhos assinalam os pontos de controlo usados na georreferenciação.

Os próximos resultados dizem respeito ao planisfério de Cantino, cuja geometria apresenta uma extraordinária riqueza e complexidade. Paradoxalmente, os erros cometidos pelo cartógrafo (ou cartógrafos) e as imprecisões inerentes aos métodos cartográficos da época permitem retirar informação valiosa sobre os métodos de construção e as fontes utilizadas. Um dos resultados mais interessantes é a inconsistência entre as posições dos trópicos e do Círculo Polar Ártico relativamente ao Equador. Embora fossem bem conhecidas na época as latitudes exactas de um e de outro, o facto é não podem estar todos bem marcados na carta: ou o Círculo Polar Ártico foi representado três graus a sul da sua posição correcta ou os trópicos foram deslocados um grau para norte e para sul do Equador. A escolha de uma ou de outra opção implicará diferentes escalas de latitude e diferentes padrões de comprimento do grau. Como veremos, a solução deste problema está estreitamente relacionada com outros dois aspectos: o tipo de escalas de distâncias adoptado na carta; e a posição do meridiano de Tordesilhas. Sabemos através das fontes

históricas que a linha de Tordesilhas deveria passar 370 léguas a oeste de Cabo Verde. O tratado é omissivo quanto à localização exacta da origem. No entanto, é de admitir que os portugueses a tenham considerado o mais a oeste possível, no extremo ocidental da ilha de Santo Antão. Se tomarmos o comprimento entre a ilha e o meridiano, e usarmos a escala de distâncias para o exprimir em léguas, verificamos que algo está errado: ou a linha está mal marcada na carta, cerca de 15 léguas para oeste da posição correcta, ou a escala de léguas está errada. De facto, para se obter o valor exacto de 370 léguas, ter-se-ia de considerar uma escala de distâncias anómala, com troncos de 12 léguas, em vez das 12½ léguas usuais. Estranhamente foi esta a explicação sugerida por Duarte Leite (1923), posteriormente aceite pelos outros historiadores. Mas a explicação não é aceitável: tal tipo de escala de distâncias não é mencionada em qualquer fonte histórica e o seu uso nas cartas seria irracional em termos aritméticos. A explicação alternativa, de que um erro foi cometido na posição da linha de Tordesilhas (propositadamente ou não) é bem mais plausível e foi por mim adoptada neste estudo. Quando este resultado é confrontado com as duas hipóteses que deixámos atrás em aberto, sobre a posição dos trópicos e do Círculo Polar Ártico, todas as peças do puzzle se encaixam harmoniosamente e podemos concluir, com segurança: primeiro, que a posição do Círculo Polar Ártico está bem marcada (contrariamente à dos trópicos); e segundo, que o padrão de comprimento do grau adoptado no planisfério foi de 18 léguas ao grau, o mesmo utilizado na carta de Pedro Reinel de ca. 1504, e também mencionado por Duarte Pacheco Pereira no seu *Esmeraldo de Situ Orbis*, publicado no início do século XVI.

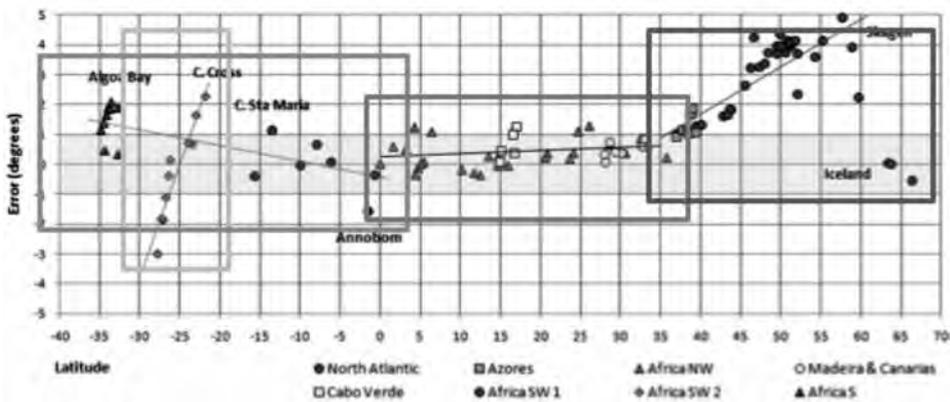


Fig. 15 – Distribuição dos erros de latitude no Atlântico, no planisfério de Cantino (1502). Os retângulos identificam faixas de latitudes com diferentes distribuições dos erros, as quais correspondem certamente a diferentes fontes de informação.

O próximo resultado diz respeito à avaliação da exactidão das latitudes no planisfério de Cantino. O gráfico da fig. 15 ilustra a distribuição dos erros com a própria latitude, no Atlântico. É imediatamente perceptível da sua análise visual que fontes diversas foram utilizadas na compilação da informação representada na carta, cada uma das quais com

uma diferente assinatura na forma como os erros se distribuem. Podemos identificar: a área da Europa setentrional que foi copiada de padrões não astronômicos, com o seu erro de escala (rectângulo da direita); a parte norte da costa atlântica de África, que foi alvo de um levantamento astronômico no final do século XV, com os seus pequenos erros de latitude; a parte da costa africana visitada por Diogo Cão, onde o velho padrão de 16 $\frac{2}{3}$ léguas parece ter sido adoptado (rectângulo da esquerda); e a região percorrida por Bartolomeu Dias em 1487-88, com o seu enorme erro de escala, o que sugere um engano grosseiro no processo de compilação.

O resultado seguinte (fig. 16) ilustra o processo de avaliação de rumos e distâncias ao longo da costa oriental de África. Na figura, uma rota idealizada ligando uma série de pontos de controlo no planisfério de Cantino (círculos verdes), com origem no Cabo da Boa Esperança, é comparada com três rotas teóricas, usando o método do ponto de esquadria: com declinação magnética nula (cruzes); com a declinação magnética estimada por um modelo (triângulos vermelhos); e com a declinação magnética fornecida pelas observações de D. João de Castro, em 1538 (círculos brancos). É claro que a última solução, integrando as observações de D. João de Castro, é a mais correcta. Na figura da direita, foram acrescentadas a esta mesma figura as rotas extraídas de três roteiros portugueses do século XVI.

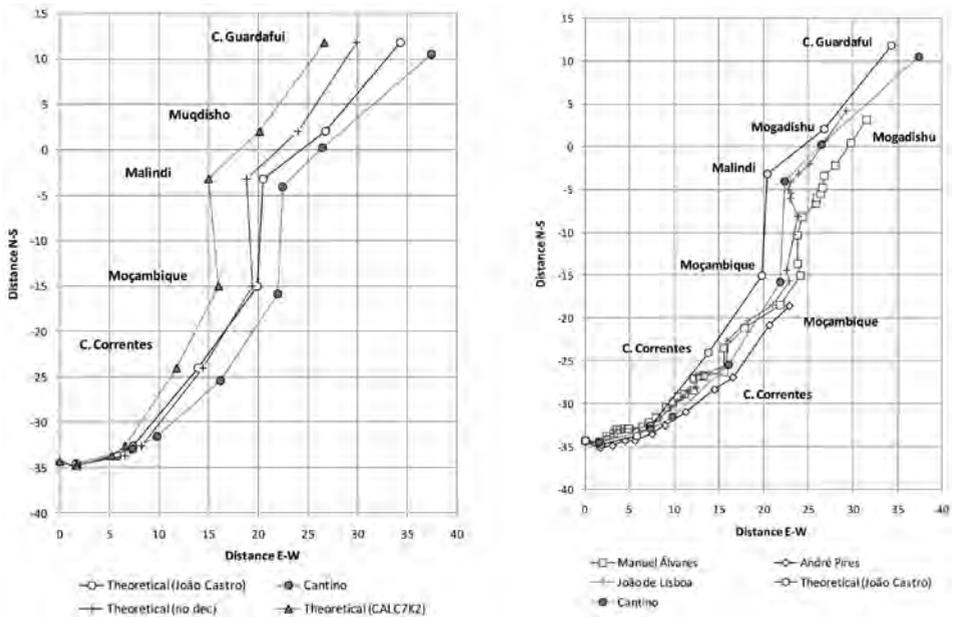


Fig. 16 – À esquerda: comparação entre três rotas teóricas ligando o Cabo da Boa Esperança ao Cabo Guardafui, na costa oriental de África, e a rota correspondente medida no planisfério de Cantino (verde). À direita: comparação entre a rota medida no planisfério de Cantino (verde), a rota teórica utilizando os valores de declinação magnética de D. João de Castro (círculos brancos) e rotas extraídas de três roteiros do século XVI.

Na fig. 17, uma simulação efectuada pelo modelo EMP, utilizando os resultados das análises precedentes (à esquerda), é comparada com a malha de meridianos e paralelos que está implícita ao planisfério de Cantino (em cima). Os círculos e vectores de deslocamento medem a diferença gráfica entre ambos. Muito embora os erros que afectam a representação, sobretudo os erros de escala, não tenham sido considerados na simulação, os aspectos essenciais da sua geometria foram bem reproduzidos. Refira-se, em particular, a torção do eixo do Mediterrâneo causada pelo efeito da declinação magnética (rectângulo vermelho), a convergência exagerada dos meridianos no norte da Europa, provocada pela posição da Gronelândia (rectângulo verde); e a distorção dos meridianos na região do Mar Vermelho (rectângulo amarelo), causada pelo efeito da declinação magnética na rota que bordeja o continente africano.

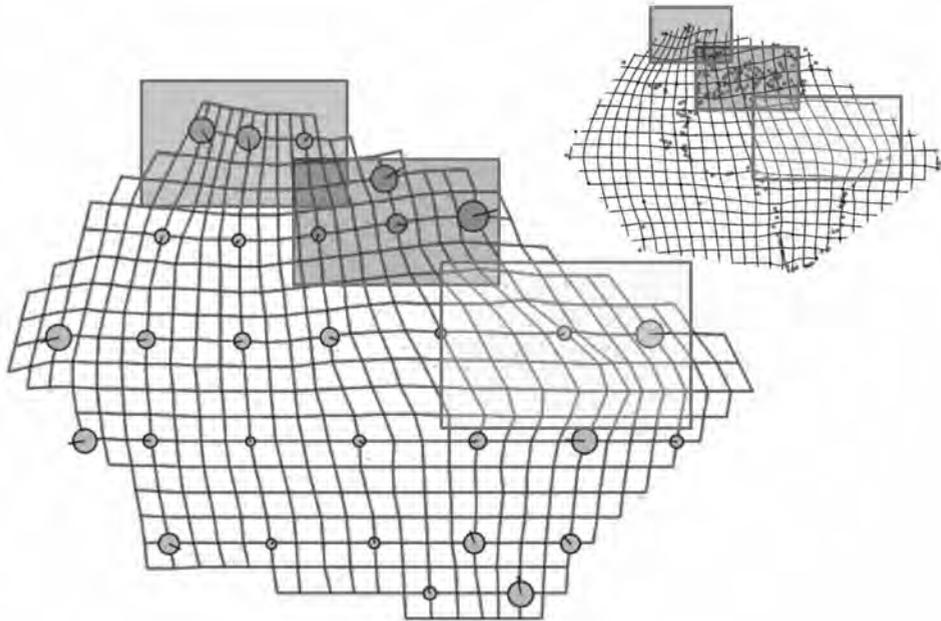


Figura 17 – Comparação entre o output do modelo EMP (esquerda) e a malha geográfica de meridianos e paralelos que está implícita ao planisfério de Cantino (direita). Os círculos e vectores de deslocamento (a verde) ilustram a diferença gráfica entre ambos, em vários pontos da malha. Os rectângulos coloridos assinalam algumas áreas do planisfério afectadas por distorções, as quais foram bem reproduzidas pelo modelo.

CONCLUSÕES

A variedade e relevância histórica dos resultados da investigação que aqui apresentei são, na minha opinião, confirmação eloquente da utilidade e eficácia das ferramentas metodológicas propostas. De entre as conclusões dessa investigação, gostaria de realçar aqui as que dizem respeito ao comprimento do grau de latitude na cartografia ibérica do Renascimento; ao advento da carta de latitudes, na sequência da introdução dos métodos astronómicos de navegação; e ao planisfério de Cantino. No entanto, quase tudo está ainda por fazer neste campo de investigação. As técnicas quantitativas de análise, sobretudo as que utilizam ferramentas digitais, são ainda relativamente recentes e persiste ainda considerável resistência a uma abordagem multidisciplinar ao estudo das cartas antigas. É meu desejo que este trabalho possa contribuir para suavizar essa resistência e suscitar o entusiasmo de outros investigadores, em particular os mais jovens.

Referências Bibliográficas

- ALBUQUERQUE, Luís de (1991) – *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos*, Vol. I, Lisboa, Veja.
- AMARAL, Joaquim Ferreira do (1995) – *Pedro Reinol me Fez. À Volta de um Mapa dos Descobrimentos*, Lisboa, Quetzal Editores.
- BARBOSA, António (1938) – *Novos subsídios para a história da ciência náutica portuguesa da época dos descobrimentos*. Lisboa, I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo [edição revista em 1948, Porto, Instituto para a Alta Cultura].
- CASTRO, D. João de (1538) – “Roteiro de Lisboa a Goa”, in Armando Cortesão e Luís de Albuquerque (1968) – *Obras completas de D. João de Castro*, Vol. II, Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, pp. 1-169.
- GASPAR, Joaquim Alves Gaspar (2010) – *From the Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude chart of the Atlantic: Cartometric Analysis and Modeling*. Tese de doutoramento, Lisboa, ISEGI, Universidade Nova de Lisboa.
- GUERREIRO, Inácio (1992) – *A carta náutica de Jorge de Aguiar de 1492*, Lisboa, Academia de Marinha e Edições Inapa.
- LEITE, Duarte (1923) – “O mais antigo mapa do Brasil”, in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Vol. II, Porto, Litografia Nacional, pp. 223-281.
- MOTA, Avelino Teixeira da (1973) – *Reflexos do Tratado de Tordesilhas na cartografia náutica do século XVI*, Coimbra, Junta de Investigação do Ultramar, Separata do Centro de Estudos de Cartografia antiga.

BERNARDINO ANTÓNIO GOMES, CAPITÃO-DE-FRAGATA MÉDICO NAVAL – UM NOTÁVEL CIENTISTA MAL CONHECIDO DO DEALBAR DO SÉCULO XIX

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
João Xavier de Brito, em 7 de Junho

Há coisas que não esquecem.

Na Faculdade de Medicina do Campo de Santana, há cerca de seis décadas, estava no anfiteatro de farmacologia pronto para ouvir a lição sobre os antimaláricos. Destes fármacos muitos derivados sintéticos tinham sido já utilizados nos anos 40 nos teatros de guerra do sueste asiático e do Pacífico. Refiro-me, entre outros, à plasmoguina, paludrina, atebriina e camoquina. Mais recentemente, a maioria de nós ainda se recorda da cloroquina e do daraprim, que consumimos largamente em todas as nossas comissões ultramarinas e durante a guerra colonial. Posso acrescentar que presentemente, como profiláticos, estão com mais largo uso a mefloquina e a atovaquona mais conhecida como malarone. Mas o que mais recorde daquela lição foi o facto de o mestre não ter terminado sem afirmar que tinha sido um médico português – Bernardino António Gomes – que, no início do séc. XIX, fora o primeiro a extrair da casca duma árvore chamada cinchona um alcalóide que denominou cinchonino com uma acção vincadamente anti-pirética e que mais tarde se revelou antimalárico. À planta também se ficou a chamar árvore da quina e ao alcalóide, respectivamente, quinina.



**Tenho a honra e o prazer de lhes apresentar
o Capitão-de-Fragata Médico Naval
Dr. Bernardino António Gomes**

Domingos Sequeira é o autor do original
– um esplêndido retrato a lápis.

No séc. XVII a Condessa de Chinchon, esposa espanhola dum vice-rei do Perú, teria sido curada duma febre maligna com um tratamento indígena que utilizava cascas de árvores da quinquina. De regresso à Europa não deixou de as trazer. No entanto esta história romântica parece não merecer mais crédito do que uma lenda. Provavelmente teriam vindo com jesuítas.

Cerca de cem anos depois Lineu estudou esta mesma planta e classificou-a na família das Rubiáceas género *Cinchona*, deixando cair, talvez por inadvertência, o primeiro “h” do inicial apelido espanhol. Fiel a esta designação Bernardino António Gomes chamou ao seu alcalóide cinchonino. No entanto, o seu derivado, sulfato de quinina, recebeu o nome de quinino porque provem da árvore da quina, nome com origem na língua quéchua, idioma andino dos autóctones do Peru.

A bibliografia consultada foi:

1. *Notícia da Vida e Trabalhos Científicos do Médico Bernardino António Gomes*, Publicado em Lisboa na Typographia da Academia Real das Sciencias, 1857.
2. Virgílio Machado, *O Doutor Bernardino Gomes – A sua Vida e a sua Obra*, Portvgalia Editora.
3. G. Rocha de Macedo, *O Dr. Bernardino António Gomes*, Trab. Soc. Port. Derm. Ven. XLVI (4), 1988, pp. 195-207.
4. Félix António, “Marinha, Pioneira em Portugal de quatro Especialidades Médicas”, in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXVIII, Out.-Dez. 1988, pp. 589-612.
5. Bernardo J. Herold e Ana Carneiro, *Bernardino António Gomes 1768-1823*.
6. Manuela Lobo da Costa Simões, *Um Divórcio na Lisboa Oitocentista*, Livros Horizonte, 2006.
7. Comodoro Médico Naval Dr. Emílio de Tovar Faro, “O Hospital da Marinha – Suas Origens”, in *Anais do Clube Militar Naval*, 1967, pelo que me confesso grato ao CMG ECN Vasconcelos da Cunha.

Não é despidendo o apoio técnico prestado pelos eng.ºs Cristina e Miguel Xavier de Brito Machado e a cuidadosa revisão da dr.ª Manuela Xavier de Brito.

Com tão excelente bibliografia não é nada fácil resumir nalgumas dezenas de minutos a vida e obra deste tão notável expoente da ciência portuguesa de há dois séculos.

Parece-me adequada a análise sequencial como aparece registada na publicação de 1857 da Academia Real das Sciencias.

Este longo e excelente texto, de consulta obrigatória, não me dispensa de reproduzir vários dos seus melhores trechos, de muito elegante redacção e à qual se reúne informação de incontornável rigor.

Foi médico da Armada, botânico, químico, académico, clínico privado, dermatologista, médico da Real Câmara e ainda redactor de numerosas memórias.

Nasceu em 1768 no Minho, em Paredes de Coura, filho dum médico com sólida reputação local. Na Universidade de Coimbra estudou medicina com resultados bri-

lhantes premiado todos os anos. Terminou com distinção em 1793. Três meses depois instalou-se em Aveiro onde exerceu, até que em 1797 veio para Lisboa onde se alistou na Armada graduado em Capitão-de-fragata, posto em que permaneceu durante os 13 anos em que prestou serviço.

Uma semana após o alistamento, em Janeiro de 1797, logo embarcou na nau *Conde D. Henrique*, navio-chefe de uma esquadra de 9 navios, que se fez de vela para o Rio de Janeiro, onde permaneceu quase 5 anos, tendo regressado a Lisboa em Outubro de 1801.

Foram estes os seus anos mais proveitosos por se ter ocupado da exuberante botânica local sem ter desprezado a clínica naval e alguma outra em terra. Seria um começo de carreira semelhante, 250 anos depois, à de Garcia d'Orta, só que este, até à sua morte, viveu 30 anos na Índia.

Quanto à clínica, um dos trabalhos mais importantes foi o *Ensaio sobre as boubas* impresso nas Memórias da Academia. Logo aqui revelou a sua predilecção pela dermatologia uma vez que as boubas se manifestam como granulomas cutâneos. É uma espiroquetose contagiosa, diferente da sífilis, provavelmente importada pelos africanos que vinham trabalhar nos engenhos do açúcar, facilmente tratável desde o advento da penicilina.

Quanto à botânica os primeiros trabalhos dizem respeito à raiz de ipecacuanha e à casca da canela. Esta última planta – caneleira – foi trazida de Ceilão por jesuítas.

Chegado a Lisboa dirigiu-se a Coimbra para obter de Avelar Brotero o reconhecimento dos desenhos e exemplares das plantas que trouxera. Brotero elaborou uma memória que enviou à Sociedade Linneana de Londres. Alguns anos depois a obra de Bernardino António Gomes foi devidamente apreciada pelos botânicos ingleses com completo reconhecimento do seu prestígio.

O Município do Rio de Janeiro já tinha pedido anteriormente uma memória sobre a caneleira e as árvores da pimenta, do cravo e da noz-moscada. Nunca foi publicada mas ficou escrita e o Senado do Rio de Janeiro em 1798 agradeceu em termos obsequiosos o esmerado trabalho de Bernardino António Gomes, prometeu levá-lo ao conhecimento do Vice-Rei e do Regente e mandou que se arquivasse.

Poucos meses após o seu regresso eclodiu, ao largo de Gibraltar, numa esquadra portuguesa de sete navios: uma nau, 3 fragatas e 3 bergantins, um grave surto de febre tifóide. Foram necessários uma fragata e um brigue para evacuar doentes para Lisboa.

Bernardino António Gomes opinou que se deveria enviar um navio hospital para localmente recolher e tratar os doentes da esquadra. Para este efeito largou a 2 de Abril de 1802 a fragata *Thetis* com Bernardino António Gomes a bordo, como era de prever.

De novo ficou patente a sua eficiência clínica – a epidemia foi extinta em pouco mais de 2 meses. Seguiu-se nova publicação – *Método de curar a febre tifóide ou as febres malignas contagiosas pela ablução de água fria*. Com a gravidade da situação resolvida Bernardino António Gomes ainda permaneceu na esquadra até 31 de Março de 1803.

Vem a propósito relatar o ocorrido há cerca de 7 décadas quando se iniciava a II guerra mundial. Trabalhava então no laboratório do Hospital Curry Cabral, onde se

internavam todas as situações infecto-contagiosas, um jovem médico que se ocupava do isolamento do agente do tifo exantemático, dado que tinham surgido numerosos casos talvez importados de Espanha recém-saída da guerra civil.

No decurso do seu trabalho o jovem médico infectou-se acidentalmente e adoeceu gravemente com tifo exantemático acometido de febre muito elevada. Ainda não havia antibióticos e o agente não era susceptível às sulfamidas. Vivia só, na *York House* na Rua das Janelas Verdes, onde também vivia um seu amigo, um jovem engenheiro civil que trabalhava na Câmara Municipal de Lisboa que, confrontado com o perigo da situação, de imediato chamou o professor que tinha a seu cargo a investigação e a clínica das doenças infecto-contagiosas do Hospital Curry Cabral.

Durante toda essa noite, naquele quarto da *York House*, de cada lado da cama do doente o professor e o engenheiro utilizaram largas bacias com água fria e, com várias toalhas, mantiveram o corpo do doente permanentemente molhado e refrigerado conseguindo reduzir a febre e evitar a morte. Tinham praticado a ablução com água fria, técnica já conhecida desde os tempos hipocráticos.

Após a convalescença a investigação laboratorial prosseguiu e do conjunto com o trabalho clínico resultaram esplêndidas publicações sobre o tifo exantemático no nosso país.

O doente foi o professor Manuel Reymão Pinto, mais tarde, catedrático de Bacteriologia e Virologia do Instituto de Medicina Tropical. O engenheiro foi vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, personalidade notável dos nossos veleiros desportivos e da Aporvela e administrador da Fundação Gulbenkian, engenheiro Luís Guimarães Lobato.

O clínico foi o catedrático da Faculdade de Medicina de Lisboa médico de Calouste Gulbenkian, com especial intervenção na instituição, entre nós, da Fundação Gulbenkian, professor Fernando Fonseca.

Há coisas que nunca se esquecem: Para todos os doentes, mesmo incuráveis, há sempre tratamento.

Retomando a evocação de Bernardino António Gomes há que notar que a sua saúde se deteriorara e em atenção aos serviços prestados foi isento do serviço de embarque. Apresentou-se no Hospital da Marinha em Abril de 1804 e em Setembro de 1805 foi nomeado Primeiro Médico do Hospital Militar da Corte.

Pouco tempo depois dar-se-ia a dramática saída da Corte para o Brasil perante a chegada a Lisboa da guarda-avançada de Junot.

Pouco depois chegaram do Rio de Janeiro várias qualidades de cascas da quina para a possibilidade de poderem competir com a quina do Perú. Foram enviadas pelo governo para os hospitais de Lisboa e de Coimbra para avaliação do seu valor. Foi na sequência deste trabalho que Bernardino António Gomes chegou à descoberta do cinchonino. Nova publicação impressa nas *Memórias da Academia* em 1812 sob o título *Ensaio sobre o cinchonino e sobre a sua influência na virtude da quina e de outras cascas*.

Os estudos foram ensaios químicos e clínicos. Destes foram observados efeitos mais ou menos antipiréticos. Não escapou a Bernardino António Gomes que a diferença entre

o valor destas quinas estaria na presença de determinados princípios imediatos, separou então um deles – a cinchonina – e conseguiu demonstrar que o valor das cascas estava na separação desse produto avaliado de forma quantitativa. Estas experiências foram realizadas, a pedido da Academia Real das Ciências de Lisboa, no Laboratório da Casa da Moeda, ao tempo dirigido pelo químico mineralogista e metalúrgico brasileiro José Bonifácio de Andrade e Silva, cinco anos mais velho que Bernardino António Gomes, também antigo estudante de Coimbra e já então Vice-secretário da Academia das Ciências. O sucesso de Bernardino António Gomes deve-se ao facto de já então ser um químico experimentado e ter conduzido um apurado método de purificação com uma requintada recristalização. Pouco depois, em 1820, os notáveis químicos-farmacêuticos de Paris – Pelletier e Caventou prepararam a metoxicinchonina, denominada quinina, reconhecendo que a recristalização da cinchonina pura praticada por Bernardino António Gomes era de facto o isolamento do primeiro alcalóide puro. Não será provavelmente de afastar a influência, a proximidade e possível aconselhamento de José Bonifácio de Andrade e Silva que, entretanto, estudara e viajara por Paris, Freiberg, Austria, Itália, Dinamarca e Suécia, contactando com o que de melhor havia no então estado da arte. Anos depois, no seu regresso ao Rio de Janeiro José Bonifácio de Andrade e Silva desempenharia uma decisiva influência na independência do Brasil.

Seja-me desculpada a impreparação química que me não vai permitir continuar a comentar a tão brilhante descrição laboratorial que consta da *Notícia da Academia Real das Ciências* de 1857 nem da larga e excelente bibliografia que o professor Bernardo Herold e colaboradores a este assunto dedicaram.

Entretanto fora médico do hospital militar de Xabregas e do recém-construído Hospital da Marinha, inaugurado em 1806, onde eu tive a honra e o prazer de, há meio século, ter sido o iniciador da gastroenterologia clínica.

A última missão militar naval de Bernardino António Gomes foi o penoso, embora curto desempenho no lazareto, em Julho de 1810, para tratar múltiplos casos de febre tifóide. Deixou-se fechar no lazareto e tratou devidamente todos os doentes. Finda esta missão, que não lhe competia, para tal existiam os colegas da Junta de Saúde, que eram entretanto poupados, Bernardino António Gomes sentiu-se maltratado e pediu a demissão de médico da Armada por motivo de saúde, que à data já era escassa, tomando em consideração o seu marcado sobernal (ergastenia) e pela necessidade de atender à sua família. Foi aceite este seu pedido em 22 de Setembro desse ano, após 13 anos de serviço, embora se mantivesse Primeiro Médico do Hospital Militar da Corte.

Na clínica privada obteve Bernardino António Gomes toda a compensação que podia desejar. Conseguiu em Lisboa, muito rapidamente, a brilhante clientela que facilmente consolidou o seu muito merecido e invejável prestígio, que sempre se tornava patente quando outros colegas o chamavam para conferências clínicas à cabeceira dos doentes que sofriam de patologias mais complicadas.

Em Janeiro de 1810 fora aceite como sócio da Academia Real das Ciências sendo efectivo em Fevereiro. Influenciou de forma marcada a criação, em 1812 na própria Aca-

demia, do Instituto Vacínico (contra a varíola) com serviço gratuito 2 vezes por semana. No entanto esta vacinação iniciara-se em Lisboa no começo do século. Em Coimbra houve um instituto vacínico em 1804 e no ano seguinte foram vacinados a Infanta D. Isabel Maria e o Infante D. Miguel. Em Goa havia vacinações já em 1806.

Em 1813 foi nomeado membro da Junta de Saúde e outra publicação surgiu *Memória sobre o modo de desinfectar cartas*. Várias experiências foram conduzidas para determinar o poder desinfectante de algumas substâncias como o vinagre, o anidrido sulfuroso e o cloro, sem ter que abrir as cartas.

Toda esta actividade na investigação laboratorial nunca impediu a sua actividade clínica que não parava de se intensificar. Bernardino António Gomes passou a interessar-se especialmente pelo estudo das doenças da pele. Foi a elefantíase que inicialmente mais o aliciou ao que se seguiu a especial atenção pela observação e tratamento de leproso no hospital de São Lázaro.

No decurso de toda esta actividade, em 1817 surgiu uma inesperada, extraordinária e honrosa comissão. Foi escolhido, com o dr. Francisco de Melo Franco e o distinto cirurgião Almeida para acompanhar ao Rio de Janeiro a Princesa d'Áustria D. Leopoldina que iria casar com o Príncipe D. Pedro.

A descrição desta *Notícia* é suficientemente saborosa e justifica alguma transcrição: “O Governo devia mandar, para a fazer conduzir de Livorno ao Rio de Janeiro, duas naus; e com todos os outros oficiais da Casa Real, que foram nomeados para fazer o serviço da Princesa, deviam ir dois médicos e um cirurgião da Câmara, para isso especialmente nomeados. Estas comissões, que não se solicitam e a que ninguém se pode recusar, são por extremo honrosas. Com a distinção que dá a escolha do Soberano vai envolvida a da consideração e opinião pública que se alcançou antes, e deve ser uma das causas dessa escolha e confiança Real. Aceitou pois, e sem hesitar, o Dr. Gomes a comissão honrosa para que foi nomeado e, como médico da Real Câmara, até o fim a executou com o zelo que sempre costumava, e além disso com a maior abnegação de interesses pessoais.

Partiu para Livorno, e d'ahi acompanhou a Princesa até o Rio de Janeiro, onde só esteve seis meses. No fim deles voltou de novo a Livorno, encarregado ainda de acompanhar as damas da Princesa, e por fim regressou a Lisboa.

Em toda esta comissão não faltaram ao Dr. Gomes testemunhos de apreço da parte da Princesa e das suas Damas, do Imperador da Austria e do Grão Duque da Toscana, com o qual tratou em Florença, e a cuja mesa teve a honra de ser particularmente convidado. Do Imperador da Austria recebeu, por mão do Conde de Eltz, uma linda caixa de ouro guarnecida de diamantes. O Governo português, querendo recompensar o Dr. Gomes pelos serviços que assim prestou, galardoou-o com distinções honoríficas; de nenhum outro modo, porém, se atendeu o sacrifício de um médico, colocado na posição clínica que ele ocupava em Lisboa, e que tudo abandonou para satisfazer uma missão que, se tinha muito de honrosa, também tinha bastante de difícil, delicada, e não pouco dispendiosa.

Efectivamente não recebeu o Dr. Gomes

Por toda esta comissão qualquer gratificação ou indemnização. O transtorno causado por tão longa interrupção das ocupações que eram o principal recurso familiar não mais pôde

depois ser reparado; o que sofreu todavia com a mesma estóica resignação que n'outras ocasiões havia já mostrado."

Não pode ser deixado de mencionar um notável documento altamente expressivo e até, em determinadas passagens, especialmente comovente, que traduz a impressão ou o sentimento que, durante quase um ano Bernardino António Gomes deixou em toda a comitiva.

É um longo texto, redigido num belo francês, que qualquer de nós não desdenharia receber como um raro e valioso louvor. Trata-se de uma extensa carta dirigida a Bernardino António Gomes escrita, após o desembarque no regresso à baía de Livorno, pela Condessa de Kunburg – Camareira-mor da Princesa Leopoldina.

De novo transcrevo a *Notícia* original: *"É mais um documento do que asseveramos, e serve para mostrar o género de impressão que deixou o Dr. Gomes no ânimo das augustas personagens que teve a honra de acompanhar. É um documento a este respeito tanto mais significativo quanto se vê ser ditado por uma Senhora de elevado espírito e educação; e ninguém como as Senhoras dessa condição sabe tão bem ser grato e exprimir os sentimentos delicados que mais capazes são de lisongear o amor-próprio do médico e compensar-lhe os cuidados e desvelos próprios do exercício da sua laboriosa profissão."*

Constituiu sem sombra de dúvida o perfeito paradigma do Médico da Armada: *"Não perdendo nunca ocasião oportuna de estudo, e como a bordo, durante as dilatadas viagens que fez nesta comissão, lhe sobrasse tempo para esse estudo, escreveu então a sua DERMOSOGRAPHIA. Nos 6 meses que esteve no Rio de Janeiro observou a elefantíase, muito frequente no Brasil, e as outras doenças de pele que ali o são também e oferecem especialidade."*

Sobre estes assuntos publica mais 2 documentos em 1820 e 1821 em que se ocupa também das diversas gafarias, comparando a sua situação com as de outros países. Conclui então que seria mais proveitoso instalar hospitais de doenças de pele em Lisboa, Porto e Coimbra, não só para receber e tratar os doentes mas também, muito principalmente, para o estudo e ensino desta especialidade. Vai mesmo ao ponto de propor o desempenho das diversas profissões inerentes ao funcionamento hospitalar pelos mais capazes doentes em internamento permanente.

Em 1820 é impresso na tipografia da Academia, da autoria de Bernardino António Gomes, a primeira obra de dermatologia em português com o seguinte título: *Ensaio dermosographico ou sucinta e sistemática descrição das doenças cutâneas*, é um compêndio das melhores doutrinas do tempo sobre estas doenças, e a expressão da prática e conhecimento especial, alcançado pelo autor sobre este ramo da patologia. Não menos importante foi o trabalho de se ter aqui ocupado a regulamentar toda a nomenclatura médica portuguesa.

De novo se justifica outra transcrição, neste caso de um dos mais expressivos parágrafos do livro do Dr. Virgílio Machado *Vida e Obra de Bernardino António Gomes*: *"Como se conclui de tudo quanto até aqui foi dito e que será corroborado em páginas subsequentes, o Dr. Bernardino António Gomes empregou constantemente o seu vasto saber no devotado exercício da sua profissão tendo além disso concorrido poderosamente para os progressos da Medicina prática ou aplicada, engrandecendo-a com resultados por ele conquistados*

nos domínios das ciências que mais fecundamente servem ou poderosamente auxiliam, no seu exercício, a difícilíssima ARTE DE TRATAR DOENTES.”

Mais não é necessário para justificar a escolha de Bernardino António Gomes para patrono da Sociedade Portuguesa de Dermatologia e Venereologia.

Em 1822, um ano antes de morrer, publicou o seu último trabalho *Memória sobre a casca da raiz da romeira*. A sua virtude anti-helmíntica, já conhecida na antiguidade, tinha sido esquecida na medicina europeia. Foi reaproveitada da medicina indiana. Nesta sua memória relata 14 casos de ténias que foram facilmente expulsas pelo cozimento da sua raiz e indica o modo de tratamento que deve ser geralmente usado. Foi publicada em Paris e foi assim que em França se começou a usá-lo como anti-helmíntico e o melhor dos tenífugos à data conhecidos. Tem um monumento com o seu busto no Jardim Botânico anexo à antiga Faculdade de Ciências de Lisboa. Penso que a matriz de gesso da autoria do escultor Costa Mota oferecida pela sua Família em 1946, se encontra ainda na Biblioteca do Hospital da Marinha.

Com a saúde progressivamente abalada nos últimos anos de vida, morreu em Janeiro de 1823 com apenas 54 anos de idade. Casara em 15 de Outubro de 1801, regressado da primeira viagem ao Brasil, na paróquia de Nossa Senhora da Encarnação com D. Leonor Violante Roza Mourão, de quem se divorciou, anos depois, mediante um longo e complicadíssimo processo jurídico. Mais uma vez me permito uma pequena transcrição, desta vez da excelente publicação da Senhora Dr^a. Manuela Lobo da Costa Simões que deste assunto exemplarmente se desempenhou: *“Se os juízes não chegaram a provas concludentes acerca das acusações que Leonor e Bernardino mutuamente faziam, também não é o leitor do Processo do Divórcio e das publicações com ele relacionadas que consegue obter uma resposta cabal”*.

Deixou 4 filhos dos quais o seu homónimo também foi um notável, formado em matemática pela Universidade de Coimbra, doutor em Medicina pela Faculdade de Paris, lente de matéria médica na Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa, médico da Real Câmara, sócio emérito da Academia Real das Ciências, presidente da Sociedade Ciências Médicas e da Sociedade Farmacêutica Lusitana, além de presidente do Conselho de Saúde Naval, que modelarmente regulamentou. Segundo os melhores modelos europeus dirigiu e modernizou o Hospital da Marinha que foi muitas vezes visitado por D. Pedro V. Foi quem, entre nós, pela primeira vez usou clorofórmio e foi ainda agraciado com valiosas condecorações. Tem um monumento com o seu busto no Campo de Sta. Clara defronte do Hospital da Marinha, onde providenciou a instalação da primeira enfermaria de psiquiatria que entre nós existiu, e está também representado num pequeno painel de azulejos na sala do Príncipe.

Deixou também dois filhos ilustres: o silvicultor e virtuoso sacerdote lazarista Bernardino Barros Gomes, vitimado por tiros quando da implantação da República, e o economista, que integrou a direcção do Banco de Portugal, Henrique de Barros Gomes, mais tarde ministro da Fazenda e ainda dos Negócios Estrangeiros durante o complicado período entre o Mapa cor-de-rosa e o Ultimatum.

Foi sócio fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa e mais do que uma vez ministro da Marinha e do Ultramar.



Recentemente temos sido abalados por algumas tentativas estranhas à Marinha, de natureza não médica, que poderão afectar duma forma menos digna o futuro do nosso Hospital. Prontamente reagiu da forma mais apropriada um grupo de camaradas esclarecidos e corajosos, das mais diversas classes, médicos incluídos, que muito se têm empenhado na defesa da nossa honra e do nosso património.

Talvez possamos hoje alimentar a esperança de que não se repetirão as vergonhosas e iníquas atitudes assumidas pelo executivo de um governo que ficará para a História com o rótulo de má memória.

Torna-se obrigatório transcrever, dos Anais do Club Militar Naval, 1967 o testemunho do Comodoro Médico Naval Dr. Emílio de Tovar Faro no fim do seu excelente texto, após referência aos médicos que honraram e muito prestigiaram a Classe de Saúde Naval: “*O Hospital da Marinha, com 2 séculos de funcionamento ininterrupto e adaptando-se, quando é possível, às sempre crescentes necessidades do serviço, continua a honrar as suas nobres tradições*”.

Há coisas que nunca poderemos esquecer.

EM TORNO DO ENCONTRO ENTRE CRISTÓVÃO COLOMBO E D. JOÃO II: ORIGEM E DIVERGÊNCIAS DE DUAS ESTRATÉGIAS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
José Manuel Garcia, em 14 de Junho

Muitas opiniões houve nestes reinos de Portugal, nos tempos passados, antre alguns letrados, acerca do descobrimento das Etiópias de Guiné e das Índias; porque uns diziam que não curassem de descobrir ao longo da costa do mar, e que melhor seria irem pelo pego, atravessando o golfão, até topar em alguma terra da Índia ou vezinha dela, e por esta via se encurtaria o caminho; outros disseram que melhor seria descobrirem ao longo da terra, sabendo pouco e pouco o que nela ia, e assim suas rotas e conhecenças, e cada província de que gente era, para verdadeiramente saberem o lugar em que estavam, por onde podiam ser certos da terra que iam buscar, porque de outra guisa não podiam saber a região em que estavam, e a mim me parece que a segunda opinião foi mais certa, e assim se fez¹.

Foi desta forma que em 1505 Duarte Pacheco Pereira se referiu à problemática dos Descobrimentos, tal como havia sido debatida “*nos tempos passados, entre alguns letrados*”, indicando claramente que se colocaram duas opções estratégicas sobre qual a melhor forma a seguir nos Descobrimentos para chegar à Ásia. Uma dessas posições defendia a ida para ocidente, “*que melhor seria irem pelo pego, atravessando o golfão, até topar em alguma terra da Índia ou vizinha dela*”, enquanto a outra defendia a ida para sul e depois para leste, pois o “*melhor seria descobrirem ao longo da terra*”.

O autor aqui considerado era partidário desta segunda opção, tal como o foram os dirigentes portugueses desde o infante D. Henrique até D. Manuel, passando por D. João II, tendo sido pela via oriental que Vasco da Gama chegou à Índia em 1498. A outra opção foi partilhada por alguns letrados cujos nomes não foram mencionados pelos cronistas mas seguiam o parecer do florentino Paolo dal Pozzo Toscanelli, tendo entre os seus partidários mais activos figuras como Colombo e Martin Behaim.

Foi em torno destas duas vias que se centraram as acções de Cristóvão Colombo e D. João II, sendo de considerar que o rei português apreciava aquele genovês, como o mostrou no salvo conduto que lhe passou em Avis a 20 de Março de 1488 ao trata-lo com grande consideração a ponto de chegar ao tom muito cordial que se vê na

¹ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira* (3.º livro, cap. 4), edição de Joaquim Barradas de Carvalho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, p. 673.

forma como se lhe dirige no sobrescrito do referido documento: “*A christovam collon noso especial amigo em sevilha*”, enquanto no texto o nomeia sob a forma de *Christoual Colon*². O famoso genovês, por sua vez, admirava D. João II, como o demonstrou numa carta que em 1505 enviou ao rei Fernando, o Católico, em que afirmou ser o rei português aquele que “*entendia en el descobrir más que otro*”³. Apesar do bom relacionamento assim demonstrado entre os dois homens estes defenderam e seguiram rumos diferentes para a realização dos Descobrimentos que protagonizaram e foram decisivos para a História da Humanidade.

As opções sobre a ida para ocidente ou oriente para chegar às Índias terão sido debatidas em Portugal pelo menos em 1459 e 1474, como se deduz do teor da carta que o florentino Paolo dal Pozzo Toscanelli (1397-1482) enviou de Florença a 25 de Junho de 1474 a Fernando Martins, cónego da Sé de Lisboa. Este documento é fundamental para a História dos Descobrimentos e chegou ao nosso conhecimento porque Colombo o copiou numa folha colocada no fim do seu exemplar da *Historia rerum ubique gestarum* de Pio II, que se encontra na Biblioteca Colombina em Sevilha. Esta carta foi publicada pela primeira vez em 1871 tendo permitido corrigir as deformadas traduções quinhentistas que dela foram feitas nas obras de Fernando Colombo e Bartolomeu de las Casas⁴.

A enorme importância histórica da carta de Toscanelli deriva não apenas do facto de ter sido o conhecimento do seu conteúdo que terá constituído o factor decisivo a contribuir para a génese do projecto de Colombo que o levaria à América, mas também porque permite perceber melhor a História dos Descobrimentos ao revelar que em 1474 se voltara a colocar em Portugal a questão de saber qual a melhor orientação a seguir no descobrimento de um caminho que pudesse levar os portugueses a chegar à Ásia das especiarias por via marítima.

A tese que defendia a opção por uma via ocidental para chegar à Ásia tal como foi expressa na carta de Toscanelli sistematizava e precisava noções de autores anteriores, algumas das quais já poderiam estar a ser equacionadas no tempo do infante D. Henrique.

Antes de continuar a problematizar os antecedentes e consequências da carta de Toscanelli escrita em Florença a 25 de Junho de 1474 convém apresentar a transcrição da sua parte inicial, acompanhada da respectiva tradução portuguesa⁵.

² Arquivo General de Índias, Patronato, 295, n.º1 publicado nomeadamente em *Descobrimentos portugueses: documentos para a sua história*, edição de João Martins da Silva Marques, volume III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, pp. 341-342. Sobre este documento cf. ainda José Pereira da Costa, “O arquipélago da Madeira no tempo de Colombo”, in *III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Actas, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, 1993, p. 17-35 e em particular pp. 31-35.

³ *Cristoforo Colombo. Lettere e scritti (1495-1506). Nuova raccolta colombiana*, edição de Paolo Emilio Taviani e Consuelo Varela, tomo II, Roma, Instituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1993, p. 420 e Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos*, edição prólogo e notas de Consuelo Varela, 2.ª edição, Madrid, Alianza Universidad, 1984, p. 357.

⁴ Antonio Rumeu de Armas, *Hernando Colón: historiador del descubrimiento de América*, Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1973, pp. 255-288.

⁵ A tradução que apresentamos foi feita a partir das transcrições e estudos publicados por Antonio Rumeu de Armas, *Hernando Colón: historiador del descubrimiento de América*, Madrid, Instituto de Cultura Hispánica, 1973, pp. 435-442; Juan Gil e Consuelo Varela, *Cartas de particulares*

| | |
|---|---|
| <p>Início da carta de Toscanelli de 25 de Junho de 1474</p> <p><i>Ferdinando martini canonico vlixiponensi paulus phisicus salutem.</i></p> <p><i>De tua valitudine de gratia et familiaritate cum rege vestro generosissimo magnificentissimo principe iocundum mihi fuit intelligere.</i></p> <p><i>Cum tecum allias locutus sum de breviori via ad loca aromatum per maritimam nauigacionem quam sit ea quam facitis per guineam querit nunc serenissimus rex a me quandam declaracionem ymo potius ad oculum ostensionem vt etiam mediocriter doti illam viam caperent et intelligerent.</i></p> <p><i>Ego autem quamvis cognoscam posse hoc ostendi per formam spericam ut est mundus tamen determinauit pro faciliiori intelligencia ac etiam pro faciliiori opere ostendere viam illam per quam carte nauigacionis fiunt illud declarare.</i></p> <p><i>Mito ergo sue Majestati cartam manibus meis factam in qua designantur litora vestra et insule ex quibus incipiatis iterfacere versus occasum sempre (...)</i></p> | <p>Tradução</p> <p>A Fernando Martins, cónego de Lisboa, Paulo físico saúda.</p> <p>Foi-me grato inteirar-me de tua boa saúde e de estares no favor e na familiaridade do vosso rei, príncipe muito generoso e magnificentíssimo.</p> <p>Falei contigo em outras ocasiões acerca de um caminho mais rápido para chegar aos lugares da especiaria por navegação marítima do que aquele que fazeis pela Guiné. Agora pede-me o sereníssimo rei uma declaração ou, melhor, uma demonstração à vista para que inclusive os medianamente instruídos possam seguir e compreender esse caminho.</p> <p>E eu, ainda que saiba que isso se pode mostrar por uma representação esférica, tal como é o mundo, contudo, para facilitar a compreensão e também para aliviar o trabalho de ensinar esse caminho, decidi-me a declará-lo da forma como se fazem as cartas de marear.</p> <p>Envio portanto a sua majestade uma carta feita com as minhas mãos, na qual se marcam vossa costa e as ilhas de onde deveis começar a viagem sempre em direcção ao poente (...).</p> |
|---|---|

A proposta aqui apresentada era contrária à prática até então seguida em Portugal de proceder à circum-navegação de África, pois aconselhava os portugueses a dirigirem-se à Ásia rumando directamente a ocidente. Esta ousada estratégia não foi adoptada pelas autoridades portuguesas, que preferiram continuar a seguir uma via oriental iniciada algumas décadas antes e que teve sucesso quase vinte e quatro anos depois de redigida esta carta.

Fernando Martins notabilizou-se porque em 1474 enviou uma carta a Toscanelli em nome de D. Afonso V mas na realidade tê-lo-ia feito a pedido do príncipe D. João, pois tal acto surge pouco tempo depois da ocasião em que este foi encarregado pelo pai “*dos feitos das partes de Guiné e investigação dos mares, terras, gentes e cousas delas que aos*

a Colón y relaciones coetaneas, Madrid, Alianza Universidad, 1984, pp. 129-141 e Ilaria Luzzana Caraci, *Colombo vero e falso: la costruzione delle historie fernandine*, Génova, Sagep Editrice, 1989, pp. 153-177. Nestas obras apresentam-se também as versões da carta em italiano e castelhano incluídas respectivamente nas obras de Fernando Colombo e Bartolomeu de las Casas.

viventes agora e aos que nos precederam foram sempre muito ignotos até o tempo do infante Dom Henrique” e tinha em vista o “*que se ao diante em qualquer tempo achar e descobrir*”. Estas expressões apontam para o retomar de uma linha de continuidade com o processo iniciado pelo infante e estão registadas na carta de confirmação daquele encargo que foi passada por D. Afonso V ao filho a 4 de Maio de 1481⁶, nela se explicitando que foi passada porque ao ser-lhe atribuído o cargo em 1474 “*não lhe foi então delo feita carta*”. A circunstância do dia 4 de Maio de 1481 corresponder ao dia seguinte ao do aniversário daquele que em breve seria o rei D. João II, nascido a 3 de Maio de 1455, leva-nos a admitir que a doação inicial deste cargo foi feita de forma verbal talvez a 3 de Maio de 1474, pois nessa confirmação alegou-se que o príncipe “*sendo já em idade de dezanove anos não tinha algum tal cargo*”, pelo que o rei decidira atribuir-lhe aquela importante e lucrativa actividade. Esta realidade é confirmada pela circunstância de na documentação da década de 70 do século XV só depois de Maio de 1474 é que o príncipe começou a ser expressamente mencionado nas decisões relativas a iniciativas ultramarinas como estando delas encarregado.

Considerando a proximidade das datas de 3 de Maio de 1474, em que D. João teria tomado posse do cargo de responsável pelos assuntos da Guiné, e de 25 de Junho de 1474, em que Toscanelli respondeu a Fernando Martins, somos levados a sugerir a possibilidade de ter sido logo em Maio de 1474 que o príncipe expressou a sua curiosidade e interesse em saber qual seria a melhor forma de atingir as Índias procuradas desde o tempo do seu tio-avô infante D. Henrique. Afigura-se-nos natural que D. João questionasse sobre essa matéria os poucos homens cultos e interessados em questões de cosmografia que então havia em Portugal, entre os quais se contava Fernando Martins. Este, por sua vez, lembrou-se da conversação que tivera em Florença em 1459 com Toscanelli sobre questões geográficas em torno de um mapa, pelo que, sendo este um dos mais reputados especialistas em assuntos de cosmografia, achou por bem solicitar-lhe um parecer sobre as matérias que então estavam de novo a ser discutidas em Portugal. A formulação deste pedido neste contexto está subjacente à resposta que então Toscanelli lhe enviou, pois só assim ganha sentido ter sido emitido precisamente neste período de 1474 em que a nova administração das explorações ultramarinas desejava dar continuidade ao progresso dos Descobrimentos no sentido de atingir terras onde havia especiarias.

Para enquadrar e iluminar a razão de ser da troca de correspondência entre o cónego de Lisboa e o sábio florentino é necessário insistir no facto de que tal facto se situa na conjuntura que foi marcada pela nomeação do príncipe D. João para uma tão grande responsabilidade como era a de continuar os Descobrimentos Portugueses. Nessa altura tinham terminado as explorações sob a alçada do contrato de Fernão Gomes, tendo os seus navegadores chegado ao cabo de Santa Catarina que fica um pouco ao sul do Equador, tendo assim sido descoberto todo o golfo da Guiné até 1474. Perante estes dados e na eminência de começar uma nova fase na história dos Descobrimentos compreende-se o sentido da interrogação dirigida por Fernando Martins a Toscanelli e da proposta que este avançou aos portugueses sobre a melhor forma de chegar aos “*lugares da especiaria*”.

⁶ *Descobrimentos portugueses: documentos para a sua história*, edição de João Martins da Silva Marques, volume III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, pp. 220-222.

Toda esta problemática é susceptível de ser equacionada graças ao acto de Colombo que ao contactar com a carta e o mapa de Toscanelli os copiou e assumiu a vontade de querer concretizar a aliciante proposta que aí se continha, sendo aparentemente simples de realizar, apesar de os portugueses não a terem seguido. Nas fontes portuguesas este debate apenas ficou assinalado na referência feita por Duarte Pacheco Pereira no texto de 1505 que atrás assinalámos.

A problematização da forma de atingir as Índias equacionada em 1474 pelo príncipe D. João não suscitou resultados nos tempos que se lhe seguiram por corresponderem a uma conjuntura adversa que impediu a realização de viagens de exploração, visto em 1475 ter sido necessário mobilizar em Portugal todos os meios navais, humanos e financeiros para as campanhas militares contra Castela resultantes da guerra que desde então D. Afonso V moveu para reivindicar a coroa deste reino, na sequência da morte de Henrique IV ocorrida a 12 de Dezembro de 1474.

Só após a subida ao trono de D. João II em 1481 é que o processo dos Descobrimientos foi retomado, tendo sido então que o novo rei decidiu dar continuidade à opção henriquina de proceder a pesquisas junto da costa africana, deixando de lado a proposta sugerida em 1474 por Toscanelli. Foi neste enquadramento que antes de 31 de Agosto de 1482 D. João II deu ordens a Diogo Cão para navegar até onde pudesse ir ao longo do litoral africano no sentido de ver se conseguia encontrar as Índias.

Por esse tempo Colombo ia aprendendo a arte da navegação atlântica que os portugueses então desenvolviam nas suas rotas oceânicas, tendo ido nomeadamente até à Guiné e à Mina nos primeiros anos da década de 80 do século XV. Foram os conhecimentos de navegação então adquiridos por Colombo que lhe permitiram realizar a viagem que em 1492 o iria imortalizar. A concepção que levou à realização de tal feito, contudo, ter-lhe-á surgido quando nesse tempo teve acesso à carta e ao mapa de Toscanelli, de cuja tese passou o ser um ardente defensor.

Como Colombo não tivesse recursos financeiros para poder materializar a proposta de Toscanelli tentou obter junto de D. João II os meios que lhe permitissem fazer a viagem para encontrar terras do Oriente rumando a ocidente.

O encontro entre estes dois homens em que esse pedido foi formulado constitui, poid, um dos episódios mais importantes da vida do famoso genovês no período da sua permanência em Portugal, o que nos leva a considerar quão importante é aprofundar este tema para tentar apurar as circunstâncias em que terá ocorrido.

Através dos testemunhos registados por Fernando Colombo e Bartolomeu de Las Casas é possível verificar que Colombo consolidou a convicção da vantagem de seguir a proposta de Toscanelli a partir da recolha de vários indícios práticos que lhe dariam consistência. Um dos indícios a merecer-lhe a maior atenção foi o da existência de canas de grandes proporções que foram arrastadas pelos ventos do poente (na verdade correntes marítimas) para a ilha de Porto Santo, as quais tinham sido vistas pelos seu cunhado Pêro Correia, que disso o informou. Colombo mostrou-se convencido de que essas canas deviam vir de alguma terra asiática situada a poente, pois era dessa direcção que lhe diziam soprar o vento que trazia tais materiais, que não se encontravam na Europa nem na África. Estas canas existiam e eram do conhecimento de D. João II, que sobre elas falou com Colombo tendo-lhas mesmo mandado mostrar, pois sabia onde estavam guar-

dadas e permitindo mesmo que ele as visse, quando sobre elas falaram. Estas indicações foram escritas pelos mencionados autores, pelo que de seguida as transcrevemos em paralelo, pois constituem um dos temas centrais do episódio relativo à proposta do descobrimento apresentada por Colombo a D. João II:

Texto de Fernando Colombo

A che prestava più facilmente credenza, spinto da molte favole e novelle ch'ei sentia narrare a diverse persone e marinari i quali traficavano l'isole e i mari occidentali de gli Astori e della Madera. I quali indicii, perciocché facevano alquanto a suo proposito, non lasciava egli di metterlisi in memoria. Però io non lascerò di referirli, per sodisfare a coloro che si delectano di simiglianti curiosità.

Là onde fa mistier che si sappia che un piloto del re di Portogallo, chiamato Martin Vincenzo, gli disse che ritrovandosi egli una volta quattrocento e cinquanta leghe verso Ponente dal Capo di San Vincenzo, trovò e pigliò in mare un pezzo di legname ingegnosamente lavorato, ma non con ferro; dalla qual cosa, e dall'aver per molti di soffiato venti da Ponente conobbe che detto legno veniva da alcune isole ch'ivi verso l'Occidente fossero.

E apresso un Pietro Correa, maritato con una sorella della moglie dello stesso Ammiraglio, gli disse nell'isola di Porto Santo aver veduto un altro legno venutovi con gli stessi venti, ben lavorato come il sopradetto: e che medesimamente v'erano recate canne così grosse che dall'un nodo all'altro contenevano nove caraffe di vino.

Il che dice che affermava eziandio lo stesso re di Portogallo, ragionando con lui di queste cose; e che gli furono mostrate; e non essendo luoghi nelle nostre parti dove nascono cotai canne, aver per certo che i venti le avevano portate da alcune isole vicine, o almeno dall'India: perciocché Tolomeu nel primo libro della sua Cosmografia, al capitolo XVII, dice che nelle parti orientali delle Indie sono di queste canne⁷.

Texto de Bartolomeu de Las Casas

Dice, pues, Cristóbal Colón, entre otras cosas que puso en sus libros por escrito, que hablando con hombres de la mar, personas diversas que navegaban los mares de occidente, mayormente a las islas de los Azores y de la Madera, entre otras le dixo un piloto del rey de Portugal, que, se llamaba Martín Viceinte, que hallándose una vez cuatrocientas y cincuenta leguas al poniente del cabo de Sant Viceinte, vido y cogió en el navio, en la mar, un pedazo de madero labrado por artificio, y, a lo que juzgaba, no con hierro; de lo cual y por haber muchos dias ventado vientos ponientes, imaginaba que aquel palo venía de alguna isla o islas que hacia el poniente hobiese.

También otro que se nombró Pero Correa, conuño del mismo Cristóbal Colón, casado con la hermana de su mujer, le certificó que en la isla del Puerto Sancto había visto otro madero venido con los mismos vientos y labrado de la misma forma, e que también [había] visto cañas muy gruesas que, en un cuñuto dellas, pudieran caber tres azumbres de agua o de vino.

Y esto mismo dice Cristóbal Colón que oyó afirmar al rey de Portugal, hablando con él en estas materias, y quel rey se los mandó mostrar. El qual tuvo por cierto (digo el Cristóbal Colón) ser las dichas cañas de algunas islas o isla que no estaba muy lejos, o traídas de la India con el ímpetu del viento y de la mar, pues en todas nuestras partes de la Europa no las había o no se sabía que las hobiese semejantes. Ayudábale a esta creencia que Ptolomeo, en el libro 1, cap. 17 de su Cosmografia, dice que en la India se hallaban de aquellas cañas⁸.

Como acabámos de verificar por estas considerações sobre a apresentação do projecto de Colombo a D. João II e tal como o primeiro o deixou mencionado nos seus apontamentos, ou “*livros de memórias*”, como lhes chama Las Casas, as canas estão associadas ao teor da conversação havida, pois de acordo com Fernando Colombo: “*Il che dice che affermava eziandio lo stesso re di Portogallo, ragionando con lui di queste cose; e che gli furono mostrate*”, sendo seguido por Las Casas: “*Y esto mismo dice Cristóbal Colón que oyó afirmar al rey de Portugal, hablando con él en estas materias y quel rey se los mandó mostrar*”. Estas expressões constituem declarações peremptórias sobre o teor dos contactos estabelecidos entre o genovês e o rei português que estivera “*falando com ele sobre estas coisas*” relacionadas com a via ocidental de chegar às Índias. Elas surgem no contexto em que se equacionou a importância dos indícios reunidos sobre terras orientais que se situavam a ocidente das ilhas atlânticas portuguesas, entre os quais se destacavam a descoberta de “*canas grossas em que de um nó a outro cabiam nove garrafas de vinho*” que vinham do ocidente e foram detectadas pelos portugueses.

A consistência das informações obtidas por Colombo dos indícios de terras situadas a ocidente das ilhas portuguesas do Atlântico no sentido de levar avante a teoria de Toscanelli são completadas por indicações de outros autores que seguiam também as ideias do sábio florentino.

O encontro de grandes bambus vindos do ocidente constituiu um dos indícios mais consistentes entre os que foram recolhidos por Colombo com vista a fundamentar a pertinência da tese de Toscanelli sobre a acessibilidade a terras asiáticas por uma via ocidental. Por tal motivo essas plantas foram alvo da atenção não apenas do famoso genovês mas também de outros contemporâneos que como ele partilharam da mesma convicção de que essa perspectiva era preferível à seguida por D. João II. Esta realidade vem não apenas corroborar mas também reforçar a credibilidade do conteúdo das fontes colombinas, estando atestada por Martin Behaim e Jerónimo Münzer, dois dos homens desse tempo que revelaram grande interesse por estas matérias.

Martin Behaim interessou-se pelos Descobrimentos portugueses e viu as mesmas canas que tanto interessaram Colombo pois sobre elas falou na Alemanha, para onde foi na Primavera de 1490 tratar de assuntos familiares e onde ficou até pouco depois de 14 de Julho de 1493, data da carta de Jerónimo Münzer que trouxe consigo para D. João II, na qual contava com o apoio do imperador Maximiliano para a realização do seu projecto de ir ao Catai pelo ocidente.

⁷ Fernando Colombo, *Le historie della vita e dei fatti dell' ammiraglio Don Cristoforo Colombo* (cap. IX), edição de Paolo Emilio Taviani e Ilaria Luzana Caraci, tomo I, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1990, pp. 47-48. O original deste texto em castelhano foi escrito cerca de 1535 a partir de cadernos de apontamentos de Colombo, tendo sido traduzido em italiano e impresso com alterações em 1571.

⁸ Fray Bartolomé de las Casas, *Historia de las Índias* (livro 1, cap. 13), tomo 1, *Obras completas*, 3, Madrid, edição de Paulino Castañeda Delgado, Alianza Editorial, 1994, p. 403. Este texto foi elaborado cerca de 1544 a partir da consulta do original castelhano do livro de Fernando Colombo referenciado na nota anterior.

Enquanto permaneceu em Nuremberga Behaim dirigiu em 1492 a construção de um famoso globo (*Erdapfel*) montado por Ruprecht Kolberger, para o qual forneceu informações e um mapa mundo destinado a melhor visualizar a forma da Terra de acordo com a teoria de Toscanelli.

Para fazer o seu globo Behaim recorreu a várias fontes, de entre as quais a principal foi por certo uma cópia do mapa de Toscanelli, pois as medidas nele adoptadas, tal como foram registadas na carta que o acompanhava, aproximam-se das que estão expressas no globo.

Enquanto Behaim procedia em Nuremberga entre 1490 e 1493 a diligências no sentido de obter apoios para fazer uma viagem para ocidente, Colombo diligenciou no mesmo sentido em Castela junto dos Reis Católicos. Entretanto D. João II entre 1489 e 1492 não realizou qualquer iniciativa para fazer avançar os Descobrimentos, nem para Oriente nem para Ocidente⁹.

Behaim voltou a Portugal com a citada carta datada de Nuremberga a 14 de Julho de 1493 que havia sido dirigida a D. João II por Jerónimo Münzer (cerca 1460-1508), também chamado Jerónimo Monetario, pois assinava *Hironymus Monetarius*. Este documento é conhecido através de uma cópia latina parcial do original que foi copiada por Hartmann Schedel na Alemanha, tendo ficado manuscrita, enquanto a sua versão portuguesa integral foi feita por mestre Álvaro da Torre, pregador de D. João II, e impressa em data incerta no chamado *Guia náutico de Munique*¹⁰. No texto da carta manifesta-se o apoio de Maximiliano a uma expedição dirigida por Behaim tendo em vista a ida ao Oriente por via ocidental e não revelando qualquer elemento que indiciasse que em Nuremberga houvesse conhecimento de o projecto em causa ter acabado de ser concretizado por Colombo e por ele anunciado em Lisboa quando aí chegou a 4 de Março de 1493.

Os argumentos em prol da tese apresentada por Münzer na carta de 1493 foram-lhe em grande parte fornecidos por Behaim no sentido de fundamentar a existência das terras orientais aonde seria fácil de chegar por uma via ocidental e entre os indícios que a sustentam indicavam a existência das canas que eram arrastadas pelo mar¹¹.

Quando Münzer escreveu esta carta ainda não tinha vindo a Portugal e por isso não podia ter feito a referência às canas e ao contexto em que lhes alude sem ser por via das informações que Behaim lhe fornecera.

Behaim ao chegar a Lisboa verificou que o seu projecto tinha sido ultrapassado pela realização de Colombo em 1492-1493 e que pela assinatura do tratado de Tordesilhas a 7 de Junho de 1494 Portugal ficou afastado da exploração das terras ocidentais recém descobertas.

⁹ José Manuel Garcia, *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp. 112-125.

¹⁰ Sobre esta obra Luís de Albuquerque, *Os guias náuticos de Munique e Évora*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1965 estudo retomado na introdução da edição fac-similada de *Guia de Munique e Guia náutico de Évora*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991.

¹¹ Seguimos a leitura da edição fac-similada de *Guia náutico de Munique e Guia náutico de Évora*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991.

Em 1494, Münzer saiu de Nuremberga e veio a Portugal, onde a 16 de Novembro se encontrou em Évora com D. João II, que o recebeu muito bem, tendo falado com ele longamente sobre vários assuntos relacionados com os Descobrimentos, pelos quais o alemão tinha particular interesse¹². No decorrer de tais conversações as canas mencionadas na sua carta de 1493 terão sido evocadas e seria na sequência da curiosidade então revelada por esses materiais que o alemão foi autorizado a vê-las quando se deslocou a Lisboa, tendo-se deslocado a 30 de Novembro de 1494 à igreja de Nossa Senhora da Luz para ver entre os objectos exóticos que aí se guardavam as famosas canas que tanto o interessavam desde que no ano anterior escrevera a carta a D. João II.

O registo deste episódio encontra-se no seu *Itinerário* com a descrição da viagem a Espanha e Portugal¹³.

Neste texto é de realçar a referências às “*canas das que as tempestades do mar lançam do Oriente para as ilhas da Madeira e do Faial*”, de que Münzer viu duas, uma das quais tinha cerca de 3,5 metros, tendo entre os nós cerca de 1,76 metros, com a grossura de um pulso, descrição mais completa do que a de Colombo, pois na versão transmitida pelo seu filho Fernando Colombo limita-se a dizer serem as canas muito grossas, calculando que entre um nó e outro caberiam nove garrafas de vinho. Estas canas foram consideradas pelos portugueses como objectos dignos de admiração por isso as guardaram na igreja de Nossa Senhora da Luz, onde entre cerca de 1483 e 1494 despertaram a atenção de pessoas interessadas por assuntos de geografia, com destaque para os defensores da tese da existência de terras orientais a que se poderia chegar navegando rumo a ocidente.

Foi nesta igreja de Nossa Senhora da Luz que D. João II mandou mostrar a Colombo as canas que tanto o entusiasmavam, pois alguém as mandara ali guardar ao lado de outros objectos estranhos como eram aqueles que chamaram a atenção de Münzer. As canas vistas por Colombo em 1483 foram as mesmas que Münzer viu em 1494, pois se elas estivessem noutra lugar de Lisboa este último tê-lo-ia mencionado e não se teria deslocado expressamente a Carnide para as ver, não sendo provável que numa década tivessem mudado de sítio.

Tendo em conta o texto escrito por Fernando Colombo que voltamos a lembrar: “*e che medesimamente v'erano recate canne così grosse che dall'un nodo all'altro contenevano nove caraffe di vino. Il che dice che affermava eziandio lo stesso re di Portogallo, ragionando con lui di queste cose; e che gli furono mostrate*” e as restantes observações que alinhámos sobre as canas fomos levados à formulação da hipótese de que Colombo as terá visto em Carnide, por ser aí que elas se guardavam, e de ter sido também aí que falou com D. João II a propósito da possibilidade de se poder chegar ao Oriente por um rumo ocidental.

A possibilidade que defendemos de localizar e até datar o encontro de Colombo e D. João II em Carnide resulta de ter sido precisamente aí que se encontra atestada a

¹² Sobre Jerónimo Münzer cf. Basílio de Vasconcelos, “*Itinerário*” do Dr. Jerónimo Münzer (*excertos*), Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932. Cf. ainda a tradução castelhana de Jerónimo Münzer, *Viage por España y Portugal (1494-1495)*, Madrid, Ediciones Polifeneo, 1991, p. 175 para a parte que aqui nos interessa.

¹³ O texto latino está publicado por Basílio de Vasconcelos em “*Itinerário*” do Dr. Jerónimo Münzer (*excertos*), Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, pp. 20-22.

única presença próximo de Lisboa de D. João II durante a parte do seu reinado em que Colombo esteve em Portugal. Tal facto é possível de determinar através da análise do itinerário de D. João II entre 1481 e 1485, tal como este foi estabelecido por Joaquim Veríssimo Serrão. Graças a este trabalho verificamos que durante aqueles anos e mais precisamente entre 1483 e 1484, durante os quais se tem situado tal encontro, o rei esteve quase sempre longe de Lisboa, com receio da peste, tendo começado em 1483 por estar em Santarém / Almeirim / Torres Novas (Janeiro / Maio), andando depois por Avis / Évora (Maio / Junho)¹⁴.

D. João II ficou em Évora até 13 de Julho com a única excepção de ter atestado a sua presença em Carnide a 12 de Junho de 1483. Foi neste dia que aí assinou uma carta enviada a D. Garcia de Meneses, bispo de Évora, acusando-o de abusos de jurisdição que punham em causa a autoridade régia¹⁵. Por estes dias decorria em Évora o processo contra o duque de Bragança, que a 30 de Maio fora preso sob a acusação de conspiração, tendo sido executado a 20 de Junho, depois do libelo acusatório ter sido preparado durante vinte e dois dias.

Continuando a seguir o itinerário de D. João II verificamos que este esteve em Évora até a deixar a 13 de Julho indo depois para Abrantes, onde estava a 15 de Julho, iniciando a 12 de Outubro uma extensa volta pelo Norte do país que o levou a Lamego, Vila Real, Chaves, Bragança, Guimarães, Braga, Barcelos, Porto, Aveiro e Coimbra até chegar a Santarém cerca de 24 de Março de 1484. Assinalamos ter sido nesta última povoação que se verificou um conjunto de factos relacionáveis com a recusa do apoio ao projecto de Colombo, de entre os quais realçamos os seguintes ocorridos a: 8 e 14 de Abril, o rei recompensou generosamente Diogo Cão, recém chegado dos seus descobrimentos do Congo e Angola; 15 de Maio, atestando-se ali a presença do “*licenciado Calcedilha*” e a 30 de Junho de 1484 prometendo-se a Fernão Domingues do Arco a “*doação da capitania de uma ilha que há-de ir buscar*”.

A 7 de Julho de 1484, D. João II foi até Alcochete e depois Setúbal, de onde a 12 de Setembro foi para Évora e de seguida para Castelo Branco, até voltar para Santarém / Almeirim entre Outubro / Novembro e ir até Coruche e Montemor-o-Novo em Dezembro¹⁶.

Face a este panorama das deslocações de D. João II podemos perguntar porque é que D. João II estando em Évora em Junho de 1483 se decidiu a sair daí para fazer uma rápida incursão a Carnide por volta do dia 12 de Junho, tanto mais que durante o seu reinado não atestou qualquer outra presença nesta residência. A resposta que sugerimos é a de que esta súbita e rápida deslocação de D. João II a este local se possa relacionar com

¹⁴ Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerário de el-rei D. João II*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1993, pp. 90-112.

¹⁵ A carta encontra-se no Arquivo Secreto do Vaticano, Manoscritti Confalonieri, 35, fls. 157-158 e foi publicada por João Dias Vicente no artigo “D. João II e o beneplácito régio em Portugal: II - A situação de conflito entre D. João II e a Cúria Romana (1483-1485)”, *Itinerarium*, ano XXI, n.º 87, Braga, 1975, pp. 61-62.

¹⁶ Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerário de el-rei D. João II*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1993, pp. 112-171.

o encontro com Colombo, por ser precisamente nesse sítio que se encontravam as canas que tanto interessavam o genovês, como depois interessaram Behaim e Münzer. Além desta perspectiva há a considerar, na sequência de uma observação de Joaquim Veríssimo Serrão, que “*o monarca queria deixar a justiça agir livremente*” no respeitante à condenação do duque de Bragança¹⁷. Manuela Mendonça chamou-nos ainda a atenção para que D. João II nomeou um monteiro para Carnide a 30 de Maio – Álvaro Gonçalves. O facto de haver documentos de chancelaria para este dia, com registos de Évora, nada significa, pois a dita pode ter ficado a trabalhar e ele ter ido só com um escrivão. O rei teria muitos outros sítios para se deslocar mas quanto a nós a sua opção de ir a Carnide, recaiu nesse lugar secundário e tão afastado de Évora por causa da coincidência de ser aquele onde se encontravam as canas que se alegava virem do ocidente e tanto interessavam Colombo. O assunto da proposta de descobrimento por Colombo poderá ter sido suficientemente importante para que D. João II tenha feito expressamente essa deslocação de muito curta duração, pois não teria havido outra motivação para então ir precisamente a Carnide.

Conjugando todos estes dados podemos deduzir estar bem fundamentada a possibilidade de ter ocorrido em Carnide em Junho de 1483 o encontro entre Colombo e D. João II durante o qual o primeiro se propôs realizar uma viagem para ocidente visando chegar a terras da Ásia, de que se haviam localizado alegados indícios no mar que ali se encontravam. Terá sido neste contexto que surgiu a oportunidade do rei permitir que Colombo visse as canas de que já ouvira falar e se guardavam no famoso santuário daquela povoação.

Sobre a negação do apoio de D. João II a Colombo as observações publicadas por João de Barros são as mais completas:

*El-rei porque via ser este Christouã Colom homem falador e glorioso em mostrar suas habilidades, e mais fantástico e de imaginações com sua ilha Cipango, que certo no que dizia; dava-lhe pouco crédito. Contudo à força de suas importunações, mandou que estivesse com Dom Diogo Ortiz, bispo de Ceuta, e com mestre Rodrigo e mestre Josope [José], a quem ele cometia estas cousas da cosmografia e seus descobrimentos; e todos houveram por vaidade as palavras de Christouam Colom, por tudo ser fundado em imaginações e cousas da ilha Cipango de Marco Polo (...). E com este desengano espedido ele del-rei se foi pêra Castela, onde também andou ladrando este requerimento (...)*¹⁸.

O desfecho do caso do pedido de apoio de Colombo a D. João II poderá ter-se arrastado até 1484, pois o rei teria querido aguardar pelo regresso de Diogo Cão, que acabou por chegar a Portugal pouco antes de 8 de Abril de 1484, data em que recebeu a generosa tença anual de 10000 reais brancos, a que se seguiu a 14 de Abril de 1484 a concessão de uma carta de brasão com as honras de fidalgo¹⁹. Todas estas recompensas

¹⁷ *Idem, ibidem*, p. 107.

¹⁸ *Ásia de Joam de Barros: dos feitos, que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, década 1 (livro III, cap. XI), edição de António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, p. 113.

¹⁹ *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*, edição de João Martins da Silva Marques, volume III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, pp. 273-274.

revelam o regozijo do rei perante as notícias dos progressos então alcançados, tendo-o levado à convicção de que as suas caravelas tinham estado próximo do extremo sul da África e da almejada passagem para o oceano Índico. Esta atitude é revelada através da oração de obediência de D. João II ao Papa Inocêncio VIII que foi pronunciada a 11 de Dezembro de 1485 por Vasco Fernandes de Lucena, na qual se reflectem as expectativas abertas pela viagem de Diogo Cão²⁰.

É de realçar aqui o ênfase colocado na ideia de se estar prestes a entrar no Oceano Índico e a ultrapassar um ponto geográfico denominado *Promontorio Prasso*, que seria então situável nos confins meridionais da África. D. João II tinha a esperança de que este obstáculo pudesse ser finalmente ultrapassado por Diogo Cão no decorrer da sua segunda viagem de descobrimento, que se iniciou no Outono de 1485²¹, altura em que Colombo já deixara Portugal visto ter partido para Castela depois de ter estado com José Vizinho ainda nesse ano, como já atrás assinalámos.

Os fundamentos que levaram Colombo a deixar Portugal em 1485 terão certamente resultado do facto de ter perdido a esperança de aí poder alcançar o apoio para a realização do seu projecto de atingir Cipango, as Índias ou outras ilhas como a Antília, sendo ainda possível que tivesse problemas de dívidas, esperando que a ida para Espanha lhe viabilizasse a concretização dos seus anseios descobridores e a resolução de eventuais dificuldades económicas.

Rui de Pina, que foi secretário de D. João II e terá conhecido Cristóvão Colombo, além de ter participado logo em 1493 na primeira fase das negociações que iriam conduzir no ano seguinte à assinatura do Tratado de Tordesilhas, afirmou em 1504 a propósito da chegada de Colombo a Lisboa, por ele situada a 6 de Março de 1493, que este “*vinha do descobrimento das ilhas de Cipango e de Antilha*” e que tendo-o D. João II mandado “*ir ante si*” ele “*especialmente acusava-se el-rei de negrigente, por se escusar dele por mingua de crédito e autoridade, acerca deste descobrimento përa que primeiro o viera requerer*”²². Na sua seqüência Garcia de Resende, que também foi contemporâneo de Colombo, mas copiou em grande parte o que Rui de Pina escreveu, referiu cerca de 1533 que ele “*acusava el-rei por se escusar deste descobrimento e não no querer mandar a isso, pois primeiro se lhe viera oferecer que aos reis de Castela, e que fora por lhe não dar crédito*”²³.

João de Barros ao escrever sobre Colombo seguiu em parte o que referiu Rui de Pina mas alargou o teor das informações que possuía ao publicar em 1552 que: “*primeiro que fosse a Castela andou com ele mesmo rei D. João, que o armasse përa este negócio, o que ele não quis fazer (...)*”, registando ainda que “*veio requerer a el-rei Dom João que lhe desse alguns navios përa ir descobrir a ilha Cipango per este mar ocidental*”, e explicou que o

²⁰ Cf. Miguel Pinto de Meneses, *Oração de obediência ao Sumo Pontífice Inocêncio VIII dita por Vasco Fernandes de Lucena em 1485*, Lisboa, Edições Inapa, 1988, p. 24.

²¹ Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2.^a edição, Coimbra, edição do autor, 1960 (1961), pp. 273-277.

²² *Crónica de D. João II* na edição de M. Lopes de Almeida das *Crónicas de Rui de Pina*, Porto, Lello & Irmão, Porto, 1977, p. 1016.

²³ *Livro das obras de Garcia de Resende*, edição de Evelina Verdelho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994, p. 405. Esta obra foi publicada pela primeira vez em edição póstuma em 1545.

fundamento desse pedido estaria mais nas influências suscitadas pela leitura do livro de Marco Polo, do que nas informações que ele teria sabido “*de algumas ilhas ocidentais*”, como haviam referido outros autores, adiantando que o genovês, mesmo que não chegasse à terra pretendida poderia pelo menos descobrir alguma ilha que desse para pagar as despesas do empreendimento que se propunha levar a cabo²⁴.

Damião de Góis, que em 1540 foi o primeiro português a publicar uma informação sobre Colombo, aludiu ao facto de que:

*Em sua vida, o genovês Colombo, muito perito na arte de navegar, ofereceu-lhe seus serviços e prometia viajar para a Índia, seguindo a rota do Ocidente. Não o atendeu o monarca, ordenando-lhe que se retirasse, pelo que ele se acolheu à protecção e serviço dos reis de Castela, Fernando e Isabel*²⁵.

O parecer negativo dado a Colombo resultaria fundamentalmente da sua “*míngua de crédito e autoridade*”, como dissera Rui de Pina, e porque certamente a tese de Toscanelli continuava a não ser aceite em Portugal.

Também se tem alegado que em Portugal haveria a percepção de ser o valor do grau terrestre superior ao que era defendido pelo genovês, pelo que ali seria considerada a distância até à Ásia rumando para ocidente muito superior à que este admitia na sequência da teoria de Toscanelli. Com efeito Colombo pensava que a circunferência da Terra mediria 20400 milhas (30000 km), isto é menos 10000 km do que na realidade²⁶. Perante esta questão temos de apontar que Colombo referiu em 1485 serem as medidas de um módulo de 14 $\frac{2}{3}$ léguas por grau que ele defendia corroboradas por mestre José Vizinho, pois escreveu “*o mesmo achou mestre José, físico e astrólogo e outros muitos, enviados com este fim só pelo sereníssimo rei de Portugal*”²⁷. Esta afirmação não é segura pois sabemos que pela mesma altura Bartolomeu Dias avaliava o valor do grau pelo módulo de 16 $\frac{2}{3}$ léguas²⁸.

O rei português ainda que pudesse aceitar a possibilidade de haver terras a ocidente das ilhas dos Açores ou de Cabo Verde encarava tal assunto com reserva, sendo de admitir que o fundamento essencial da sua recusa residisse no facto de não estar interessado em investir em viagens para ocidente, as quais deixava ao cuidado de investidores particulares, visto o seu empenhamento estar virado para a exploração do litoral africano para sul e oriente, de forma a chegar à Índia. É elucidativo lembrar que D. João II autorizou a

²⁴ *Ásia de Joam de Barros: dos feitos, que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, década 1 (livro III, cap. XI), edição de António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, pp. 111-113.

²⁵ Tradução de Dias de Carvalho *da Fides, religio, moresque aethiopum* (...) in Damião de Góis *Opúsculos históricos*, Porto, Livraria Civilização, 1945, pp. 130-131.

²⁶ Consuelo Varela, *Cristóbal Colón: retrato de un hombre*, Madrid, Alianza, 1992, p. 63.

²⁷ Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos*, edição prólogo e notas de Consuelo Varela, 2.ª edição, Madrid, Alianza Universidad, 1984, pp. 10-11.

²⁸ Avelino Teixeira da Mota, “Bartolomeu Dias e o valor do grau terrestre” in *Actas. Congresso Internacional de História dos Descobrimientos*, volume II, Lisboa, 1961, pp. 299-309 cf. ainda do mesmo autor “A viagem de Bartolomeu Dias e as concepções de D. João II”, *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 76, Lisboa, 1958, pp. 297-322.

3 de Março de 1486 a iniciativa privada proposta pelo flamengo Fernão Dulmo (*Ferdinand van Olmen*), capitão da ilha Terceira na parte das Quatro Ribeiras, e João Afonso do Estreito, madeirense, com a colaboração de Martin Behaim, que queriam fazer ambiciosas explorações para ocidente, cujas despesas seriam arcadas pelos próprios²⁹.

D. João II tinha consciência das dificuldades com que os portugueses se deparavam durante a realização das explorações atlânticas para ocidente, as quais não tiveram sucesso até 1483, tal como nos anos seguintes até 1492, sobretudo porque a maior parte delas havia sido realizada a partir dos Açores em latitudes que não eram as adequadas para realizar viagens a terras que depois se saberiam ser da América e eram por então denominadas geralmente por Ilha das Sete Cidades / *Antilia*.

Colombo ao considerar as experiências negativas que os portugueses da Madeira e dos Açores ou mesmo de Cabo Verde teriam em chegar a uma ilha ocidental e analisando eventualmente o mapa de Toscanelli, que teria semelhanças com o registo cartográfico expresso no globo de Martin Behaim, constataria que a forma de poder chegar ao seu objectivo passava por ir em busca dessas terras sempre para ocidente a partir da latitude das Canárias. Durante as suas viagens com os portugueses o nosso genovês terá observado ser tal rumo o mais propício e por isso em 1492 “*navegou ao longo da orla norte da zona de ventos alísios*”³⁰, rota tanto mais aconselhável para ele porque não podia ser seguida pelos portugueses desde 1479, de acordo com o teor do tratado de Alcáçovas então assinado, pois através deste acordo o exclusivo das navegações e dos domínios dos portugueses situavam-se a sul de um paralelo a sul do cabo Bojador. Foi desta forma que Colombo seguiu por uma linha a norte desse cabo e de um paralelo às Canárias para fazer o seu descobrimento, que assim estaria fora da alçada dos portugueses como veio a defender. Ainda assim D. João II pretendeu que tais terras ficariam nos seus domínios, como o afirmaram Rui de Pina e João de Barros. O primeiro destes autores escreveu que D. João II em 1493 mandou vir Colombo “*ante si e mostrou por isso receber nojo e sentimento, assim por crer que o dito descobrimento era feito dentro dos mares e termos de seu senhorio de Guiné, em que se oferecia dissensão*”³¹. Quanto a João de Barros declarou que D. João II “*com a nova do sítio e lugar que lhe Colom disse da terra deste seu descobrimento ficou mui confuso e creio verdadeiramente que esta terra descoberta lhe pertencia, e assim lho davam a entender as pessoas do seu conselho*”³².

De acordo com o que Colombo escreveu no seu diário no dia 9 de Março de 1493 D. João II recebeu-o bem “*mas que entendia que en la capitulaçion que havia entre los reys e el que aquella conquista le pertencia. A lo qual respondió el almirante que no avia visto la*

²⁹ Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2.^a edição, Coimbra, edição do autor, 1960 (1961), pp. 329-334.

³⁰ Avelino Teixeira da Mota, *O essencial sobre Cristóvão Colombo e os portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, p. 42.

³¹ *Crónica de D. João II* na edição de M. Lopes de Almeida das *Crónicas de Rui de Pina*, Porto, Lello & Irmão, Porto, 1977, p. 1016.

³² *Ásia de Joam de Barros: dos feitos, que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, década 1 (livro III, cap. XI), edição de António Baião, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, p. 114.

*capitulacion ni sabia outra cosa, sino que los reys le avian mandado que no fuesse a la Mina ni en toda Guinea*³³.

Fernando Colombo e Bartolomeu de las Casas souberam que Colombo não foi apoiado por D. João II alegando que lhe apresentara exigências excessivas, quer no pedido do financiamento da coroa para a realização da sua viagem, quer na solicitação de grandes honrarias como recompensa do esperado sucesso do seu empreendimento. Temos de reconhecer que as promessas de doação das terras descobertas dadas por D. João II estavam longe de poderem corresponder às exigências feitas por Colombo aos Reis Católicos e satisfeita em Santa Fé em 1492.

Na conjuntura em que D. João II recusou apoio a Colombo autorizou a realização de uma viagem para ocidente a Fernão Domingues do Arco, “*morador na ilha da Madeira*”, prometendo-lhe a 30 de Junho de 1484 a doação de “*uma ilha que ora vai buscar*”, isto é, estaria na eminência de iniciar uma viagem de descobrimento³⁴. Colombo referiu-se a essa intenção de descobrimento no seu diário da primeira viagem no dia 9 de Agosto de 1492 ao escrever que “*se acuerda que estando en Portugal el año de 1484 vino uno de la maderal al rey a le pedir una caravela para ir a esta tierra que via, el qual jurava que cada año la via y siempre de una manera*”³⁵.

Foi contra o apoio dado pelo rei a Fernão Domingues do Arco que Fernando Colombo e Las Casas se referiram ao indicarem que Colombo se teria mostrado muito irritado com tal atitude, pois alegaram que ele teria mandado fazer uma exploração secreta do Atlântico para encontrar terras a ocidente que o genovês se tinha proposto encontrar. Ora nem a realização da tal viagem está atestada como tendo sido realizada nem o está a irritação de Colombo, como o revela a circunstância de antes de 20 de Março de 1488 ter pedido a D. João II um salvo-conduto para regressar a Portugal, o qual lhe foi concedido nesta data com palavras de muito apreço, como já salientámos.

O planisfério português anónimo de 1502 conhecido por “*mapa de Cantino*”, feito dez anos depois da viagem de Colombo que descobriu a América, revela um surpreendente mundo novo a ocidente, que não era a Índia por ele procurada e mostra como era a Índia verdadeira, onde chegara Vasco da Gama em 1498. Estavam então esclarecidas as questões colocadas pelas duas opções estratégicas dos descobrimentos que se debatiam em 1474 na carta de Toscanelli³⁶.

³³ Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos*, edição prólogo e notas de Consuelo Varela, 2.ª edição, Madrid, Alianza Universidad, 1984, p. 136.

³⁴ *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*, edição de João Martins da Silva Marques, volume III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 278 e Damião Peres, *História dos Descobrimientos Portugueses*, 2.ª edição, Coimbra, edição do autor, 1960 (1961), p. 329.

³⁵ Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos*, edição prólogo e notas de Consuelo Varela, 2.ª edição, Madrid, Alianza Universidad, 1984, p. 18.

³⁶ Este estudo teve uma versão preliminar publicada em italiano na comunicação “*Sull'incontro fra Colombo e il re Giovanni II: origine e divergenza di due strategie*”, in *Cristoforo Colombo dal Monferrato alla Liguria e alla Penisola Ibérica - nuove ricerche e documenti inediti: Atti del II Congresso Internazionale Colombiano*, Cucaro, Associazione Centro Studi Colombiani Monferrini, 2009, pp. 241-248 e em estudos que já publicamos sobre as relações de Colombo com Portugal em “*Colombo em Portugal*”, *Oceanos*, 10, Lisboa, Abril de 1992, pp. 27-30 e “*O encontro de D. João II com Cristóvão Colombo em 1483*”, *Oceanos*, 17, Lisboa, Março de 1994, pp. 104-108, ambos reunidos em *Ao encontro dos Descobrimientos: temas de História da Expansão*, Lisboa, Editorial Presença, 1994.

OPERAÇÕES ANFÍBIAS NO REINADO DE D. AFONSO V REINADO PREAMBULAR DAS GRANDES EPOPEIAS MARÍTIMAS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo prof. doutor
José Ferreira Coelho, em 21 de Junho

Pareceu-nos de relevo, realizar uma análise crítica sobre uma figura histórica portuguesa, o rei Dom Afonso V, por vezes, tão menosprezado e inferiorizado por alguns estudiosos da História Nacional, contrastando nos seus altos valores de uma personagem, a quem a Expansão Marítima Portuguesa muito deve, nas rotas do Atlântico Norte, como a soberania nacional no Norte de África e a formação educativa e inteligente do seu descendente, o infante Dom João, o *Príncipe Perfeito*.

Personalidade com complexa formação educativa, espartilhado nos princípios de uma *Ínclita Geração*, no meio de uma sociedade nobre e fidalga em procura de renovação e modernidade, associado a uma Igreja influente e determinante. Este rei, afirma-se de cunho humanista e religioso (franciscano), de personalidade ego centrista, determinante e combativo.

Pareceu-me muito justificativo, apresentar à mui nobre Academia de Marinha, uma reflexão ponderada, sobre a trilogia *Afonso V – Conquista de Arzila – tapeçarias de Pastрана*, em associação perfeita com a História Nacional desse período, com a História Ibérica e com a História Europeia.

Assim iremos focalizar sumariamente:

- os seus dados biográficos;
- os seus dados culturais;
- os seus dados militares;
- os seus dados religiosos;
- os seus dados político-sócio-económicos nacionais e europeus.

Nos dados biográficos

Referenciamos que nasceu em Sintra, no palácio que muito querido era a seu avô Dom João I, a 15 Janeiro 1432, e faleceu no mesmo em 1481. Viveu 49 anos.

Filho do rei D. Duarte e de D. Leonor de Aragão (irmã do rei Afonso V de Aragão, o *Magnânimo*).

A entrega forçada de seus filhos, (rainha D. Leonor de Aragão) aos cuidados educativos do regente do reino, D. Pedro, o rei rondava os 8 anos de idade e seguramente muito marcou o temperamento e personalidade deste regente.

Rui de Pina, refere-se: a “*Treiste Rainha*” decidiu então deixar o rei e o príncipe seu irmão em Santo António dos Olivais e partir com as filhas para Sintra.

Num Domingo, pela meia-noite depois de ouvida Missa, “*fez allevar os Fylhos da cama, e tomou El Rey nos braços, e com muytas lagrymas lhe dysse – Fyllho e Senhor, praza a Deos por sua piadade, que vos guarde e vos dê vida, e a mym nom leixe viva, e desemparada de vós, como o som d’El Rey meu Senhor vosso Padre. E com isto se despedio com tamanho pranto seu e de todos, como se os leixaram soterrados pera os nunca mais ver*”.

Subiu ao trono em 1438, sob tutela de seu tio o infante D. Pedro.

Cavaleiro magnificente, Azurara classifica-o: “*muyto alto e muyto excellente príncipe e muyto poderoso Senhor*”.

Cristóvão Rodrigues Acenheiro, natural de Évora, nos seus escritos de 1530, enaltece Dom Afonso V: “*Africano como o bom Sepião, e per fim mui catholico, e finou na Vila de Sintra na câmara onde nacera: e quis Deos Nosso Senhor que se finase dia de Santo Agustinho, que em tal dia tomou Tamgera*”.

Nos dados culturais

Dom Afonso V foi um rei aberto às ciências e às letras apreciador de livros e verdadeiramente tolerante em matéria de religião.

Teve o mérito, de ter contribuído para a introdução da tipografia em Portugal “*nos prelos leirienses, anteriores à tipografia hebraica. (Da Famosa Arte da Imprimissão)*”.

Citamos que Afonso V foi o nosso primeiro rei humanista, Aida Fernanda Dias (1998).

Rui de Pina, na *Chronica do Muy Alto e Muy Poderoso Príncipe El Rey Dom Affonso deste Nome ho Quynnto* refere-se: “*conhecimento dos boons exenpros e das cousas passadas, de que a Estoria hé hum vivo espelho, e os livros sam fyées tesoueiros, se recebe, para nom errar, conselho sem paixam, e doutrina sem receo, de que aa Humanydade, e ao Estado Real pryncipalmente se segue hum muy seguro proveyto, e por yssso a Deos: grande e muy assinado servyço [...] o Prymeiro Rey destes Reynos que ajuntou boós livros, e fez livraria em seus paços*”.



Dom Afonso V, in *Reisen Nach der Ritterschaft*,
relato de viagens de Georg von Ehingen (terceiro quartel do século XV)

Nos dados religiosos

Assumiu importância notável, na sua menor idade, frei Gil Lobo, franciscano mendicante de Tavira.

No ponto mais elevado da cidade de Tavira, junto e fora da sua antiga cerca, em um sítio aprazível e desafogado, está situado o que foi antigamente o Convento de São Francisco de Tavira, de frades xabreganos, e o mais antigo do Algarve. Da época da sua fundação e dos seus primeiros fundadores, nada se sabe com certeza, nadando os cronistas num mar de dúvidas.

Dom Afonso V era verdadeiramente tolerante em matéria de religião. Apreciava as disputas teológicas entre cristãos e judeus e atribui-se-lhe a opinião de que *“os judeus merecem receber uma recompensa divina porque os seus motivos religiosos são puros”*.

Dom Afonso V toma o partido dos judeus, invocando o direito comum que lhes permitia adquirir bens de raiz, não fazendo referência ao pedido dos concelhos para que os cristãos fossem proibidos de lavrar as herdades e vinhas dos judeus *“sujeições em que lhes os Cristãos sometem per alguuas necessidades”*.

Dom Afonso V, em cumprimento da acção de graças que fizera a Santo António, como auxílio das contendas ganhas em Marrocos, mandou edificar um convento singelo, no lugar de Varatojo, perto de Torres Vedras, num local verdejante no meio de vinhas e pomares. *“Veio ele mesmo, com os fidalgos da sua real Câmara e grande acompanhamento do clero, nobreza e povo, desde a vila de Torres, lançar a primeira pedra em Fevereiro de 1470. Entregou o andamento da obra, com recomendação de ser veloz, ao vedor da Casa da Rainha sua mãe, Diogo Gonçalves Lobo. Passados apenas quatro anos, a 4 de Outubro 1474 o adiantado das obras permitiu a inauguração, que foi muito solene, com a entrada de 14 religiosos, vindos do convento de S. Francisco da Vila de Alenquer. A missa da festa foi missa nova de um neo-sacerdote, Frei João Pacífico de Vizeu, que fazia parte daquela primeira comunidade, da qual ficou guardião o Padre Frei Álvaro de Alenquer”*.

Após a contenda de Toro, o afastamento e despojo do título de rainha e mesmo do de infanta a Dona Joana, Dom Afonso V foi acometido por severa tristeza e profunda depressão abraçando o retiro e o refúgio no Mosteiro de Varatojo.

Rui de Pina (cap.CCXXII-na crónica de Dom Afonso V), *“determinou deixar a inteira governança dos reinos ao príncipe seu filho, e ele, em hábitos honestos de leigo, e não com obrigação de religião, se retrair ao Mosteiro de Varatojo, junto com Torres Vedras, que ele de novo fundou, para ali servir a Deus.”*, *“Nunca mais foy allegre, e sempre andou retraydo, maginativo e penoso, mas como homem que avorrecia as cousas do mundo, que como Rey que as estimava”*.

Para alguns estudiosos Dom Afonso V *“Foi um monarca mais franciscano do que africano”*.

Dom Afonso V era fervoroso crente e devoto de Santa Maria de Guadalupe, atribuindo-se a possibilidade de três visitas peregrinas àquele santuário estremenho (Isabel M. Ribeiro Mendes, 1994).



Convento franciscano do Varatojo, Torres Vedras

Nos dados militares

Dom Afonso V sempre foi um grande admirador de seu avô, Dom João I, pelos seus feitos de grande militar e político. A operação militar da conquista de Ceuta sempre o seduziu e o incutiu na continuidade do prosseguimento da conquista do Magrebe.

Verdadeira operação de guerra anfíbia, com meandros inovadores tácticos-operacionais para a época, que em muito o influenciou, contrapondo as determinações de seu irmão, o infante D. Fernando e muitas altas figuras da sua corte.

Recordando detalhes de procedimentos inteligentes no reinado de Dom João I, como fora a espionagem e o reconhecimento detalhado à cidade de Septa no Norte de África, sabiamente conduzida por Dom Álvaro Gonçalves Camelo, prior do Hospital e por Afonso Furtado, homem de armas e de combate, notável capitão experimentado. O pretexto desta missão seria de uma pseudo embaixada à rainha da Sicília, requerendo o seu casamento com o infante Dom Pedro.

Nos paços de Sintra Dom Álvaro Gonçalves Camelo apresentou ao regente “*um modelo da cidade com areia, fita, favas, e uma escudela, o que muito admirou Dom João, pois nela estavam representadas as praias que rodeavam Ceuta, as suas muralhas, as casas, as serras, tudo o que era necessário conhecer para um eficaz planeamento ao assalto*” (Nuno Silva Campos, 2008).

O cativo de seu tio, o infante D. Fernando em Fez determinou que nas cortes de Leiria (1438), a posição dos infantes Dom Pedro e Dom João, fosse de franca convicção

à libertação do recluso, bem como a grande maioria das cidades e vilas do reino, se bem que, o conde de Arraiolos e uma pequena minoria, se manifestassem contra a permuta equacionada. Grande parte do Clero, liderado por Dom Fernando Guerra, arcebispo de Braga evocava a consulta do Santo Padre. O infante Dom Henrique ausente nessas cortes, mostrava-se dúbio, não favorável à cedência de Ceuta.

Após a morte do rei Dom Duarte, na regência de Dom Pedro durante a menoridade de Dom Afonso V, o resgate não foi levado a termo, pois a simbologia e presença da cidade de Ceuta na conceptualização da cristandade e da soberania da coroa portuguesa, eram contrárias à permuta.

Foi no reinado de Dom Afonso V, que se iniciou a construção do Arsenal da Marinha de Lisboa, na Ribeira das Naus que se tornou um centro privilegiado de construção naval, mantendo-se mesmo, após o grande terramoto de 1755.

Foi também de sua iniciativa a criação do Complexo Real de Vale do Zebro, a maior fábrica de biscoito do País, alimento base para as guarnições das embarcações expedicionárias.

Entretanto em Portugal acentuavam-se os sinais de oposição à política africana de Dom Afonso V.

Vozes poderosas, como as do infante Dom Fernando, irmão do monarca, do condestável Dom Pedro, primo do rei, e de Dom Duarte Menezes, manifestavam a opinião de que seria preferível o rei assegurar o governo do reino em termos de eficácia a deixar-se envolver por uma política de expansão que traria a breve prazo grandes dificuldades para a nação.

Neste período, teve influência determinante na política externa e no contexto da sociedade portuguesa, o irmão do rei, Dom Fernando, duque de Viseu e de Beja, condestável do reino, senhor da Covilhã, Moura, Serpa e Lagos, além de várias terras do País, senhor dos arquipélagos da Madeira, Açores e Cabo Verde, governador das principais ordens militares de Sant'Iago e de Cristo. "*O maior senhor que jamais houvera na Hispânia que não fosse rei*".

Nasceu em Almeirim a 17 de Novembro de 1433, foi perfilhado por seu tio, o Infante Dom Henrique a 7 de Março de 1436 como primeiro duque de Viseu, senhor da Covilhã e governador da Ordem de Cristo.

Foi casado com sua prima coirmã, Dona Beatriz em Alcáçovas, em 1447. Teve seis filhos legítimos, quatro varões, Dom João, Dom Diogo, Dom Duarte e Dom Manuel, e duas filhas, Dona Leonor e Dona Isabel.

Afastado do direito à sucessão da coroa, a 3 de Maio de 1455, pelo nascimento do príncipe Dom João, o infante Dom Fernando, no último ano de vida, negociara os casamentos de suas filhas, Dona Leonor com o futuro rei, e Dona Isabel com Dom Fernando, conde de Guimarães. Com esta medida centralizava a sua força de estado, com o poderio das casas de Viseu-Beja e de Bragança.

O infante Dom Fernando, morre em Setúbal a 18 de Setembro de 1470, com 37 anos.

Após a conquista de Alcácer Ceguer em 1458, Dom Afonso V toma o empreendimento da conquista de Arzila.

Complicado se torna o entender da atitude do monarca em privilegiar a abordagem a esta cidade, com maiores dificuldades nos desembarques, dado aos múltiplos bancos rochosos, em contra ponto a Tânger.

Seguramente a recordação do insucesso de 1437 o fê-lo posicionar-se de forma determinante, como eventual presságio ao ataque à praça começou a 13 de Setembro de 1437 e cerca de um mês mais tarde a 16 de Outubro de 1437, viam-se os portugueses forçados a aceitar as seguintes condições do inimigo: embarcariam apenas com a roupa que traziam vestida, deixando a artilharia armas, cavalos e tudo mais que no acampamento tivessem; Dom Henrique fazia, em nome do rei seu irmão, a promessa formal da entrega de Ceuta e do ajuste de paz por cem anos entre Portugal e a Berbéria; um dos Infantes ficaria como refém; Sala – bem – Sala, governador de Tânger, dava como garantia da livre partida dos nossos seu filho mais velho, e por este responderiam quatro portugueses que lhe foram entregues. No mesmo dia se deu Dom Fernando ao cativo, com mais sete portugueses para seus servidores, além dos quatro reféns correspondentes ao filho de Sala – bem – Sala, talvez por isso, o *Africano* adopta por enfrentar Arzila.

A 15 de Agosto de 1471, Rei e Príncipe, em “*sollene Procissam e com maravyllhoso e grande triunfo*”, partem do Restelo, capitaneando D. João, filho do 2º duque de Bragança, a armada de: “*Carracas e muytas naaos grossas e outros navyos pequenos em grande número*”.

No dia 21 de Agosto de 1471, logo de manhã cedo, se iniciou o desembarque, num porto perigoso e com mar alteroso, por meio de: “*batéis, botes, caravelas pequenas e botes de carroto*” que levaram os combatentes à praia da cidade, perdendo-se algumas das embarcações e também uma galé, morrendo no desembarque oito fidalgos e “*da outra gente atée duzentos, em que eram alguns bons cavaleiros e escudeiros*”.

Desembarcadas as primeiras tropas, apoiadas por duas bombardas pequenas, logo começaram “*apressadamente de fazer seus tiros, e assy os espingardeiros e beesteiros não cessavam de combater, e porém sem fundamento de ordenado combate*” provocando alguns estragos nas muralhas da cidade. Todo o arsenal militar, exigiram bastante tempo de desembarque e montagem, pelo que só ao fim de três dias o cerco se completava.

“*Arrayal aos muros, a que com muitas escadas e enjenhos que pera isso eram ordenados, em alguma certa ordem de combate, logo com muyta ardileza sobiram, e entraram aa dita Villa per totalas partes*”.

Com uma armada de 477 navios e cerca de 30000 homens conquistavam, em 24 de Agosto de 1471, a cidade de Arzila.

Façanha grandiosa de uma real Operação Anfíbia, gesta da cavalaria lusitana além-fronteiras, foi palco de celebrações, como a do Príncipe Dom João armado cavaleiro do reino, e a concessão de títulos: Dom Francisco Coutinho, Conde de Marialva e Dom João de Castro, Conde de Monsanto.

No dia 25 de Agosto de 1471, na Mesquita de Arzila, transformada em Igreja dedicada a Santo Agostinho, D. Jorge da Costa (arcebispo de Lisboa), cantou Missa Solene.

Nela se ordenou a cerimónia de elevação de novos cavaleiros, sobre o corpo do Conde de Marialva [3º], D. João Coutinho, destacando-se o Príncipe D. João. [Este do alto dos seus 16 anos, com a sua “*espada de bravos golpes torcida de sangue de infyees em toda banhada, em cuja vista a moor parte da allegria era d’ElRey seu padre*”, beijou a cruz

que repousava sobre os mortais do conde....] El-Rei terminado o auto, “*nam sem algumas lagrimas*”, dirige ao filho o voto de que “*Deos vos faça tam bom cavaleiro como este que aquy jaz*”.



Arzilla



Tingis, Lusitanis, Tangiara

Como figurino documental de rigoroso detalhe iconográfico, referiremos as soberbas tapeçarias flamengas, que se encontram na *Colegiata de Pastrana*.

Atestando o rigor figurativo às conquistas deste monarca no norte de África, estão referenciados a rigor, todos os tipos de guerreiros lusitanos quer a cavalo quer a pé, o armamento diverso da época, vários tipos de estandartes em ordem com a determinação específica, assim o da casa real, o da empresa de Dom Afonso V (o rodízio), o de São Jorge, armaduras, malhas, escudos, maças, lanças, bestas, não faltando os arautos nem o alto clero, como também palanques e embarcações.

São alegorias às batalhas como o cerco de Alcácer-Ceguer, o desembarque de Arzila, o cerco de Arzila, o assalto de Arzila e a entrada em Tãnger.

Em 1925, Reynaldo dos Santos dedicou-lhe extensa monografia com fotos e desenhos por Jorge Cid, relatando: “*Documento de náutica, museu de armaria, galeria de retratos e página viva de crónica da vida medieval portuguesa. [...] A multiplicidade e a exactidão da indumentária militar e dos emblemas portugueses também não se explicam sem um intermediário português*”.

Na descrição de J. S. Belinchón: “*Los tapices de Pastrana se asegura que era estilo gótico es la mejor coleccion del mundo fueron tejidos en Flandres por encargo de la Casa Real Portuguesa. Tomados como bo tìn, según unos, en la batalla de Toro; o como obsequio personal, según otros, del rey portugués al Gran Cardenal Mendoza como gesto de gratitud por sua postura en favor de los prisioneros lusos; lo certo es que pasaron a ser propiedad de la familia Mendoza, y de ella a Pastrana en el siglo XVII por matrimonio de doña Catalina Mendoza Sandoval com el cuarto duque, don Rodrigo de Silva, quien, al no disponer en palácio de sitio suficiente para colgardos, los lego a la Colegiata com la condición de que se sacaran cada año a las cales para embellecer la villa com motivo de la procesión del Corpus Christi. De seo que en Pastrana se cumplió durante mucho tiempo*”.

Não queríamos deixar de relembrar que o primeiro duque de Pastrana foi o português Dom Rui Gomes da Silva, amigo íntimo do rei Filipe II (Espanha), iniciado nessa corte, no tempo do Imperador Carlos V.

Rui Gomes da Silva nasceu na Chamusca a 27 de Outubro de 1516. Filho de Dom Francisco da Silva e de Dona Margarida de Noronha, acompanhou desde muito novo, seu avô Dom Rui Teles de Menezes para Espanha, na comitiva pré-nupcial da infanta Dona Isabel, filha do rei Dom Manuel I, o *Venturoso*. Seu avô era mordomo-mor da casa da infanta e com apenas 10 anos de idade, estabeleceu-se na corte de Carlos V (rei de Espanha e imperador Romano-Germânico). Nunca mais regressou ao seu País. Quando nasceu Filipe II, em 1527, filho de Carlos V e de Isabel de Portugal, neto de Joana de Castela (a louca) e de Filipe o Belo, assumira as honras de pajem do futuro rei. Foi sempre personalidade de grande apreço e confiança deste monarca, assumindo honras de camareiro-mor, contador-mor de Castela, intendente da fazenda, conselheiro de guerra, ministro do rei, membro do conselho de estado, que ocupara funções durante metade do reinado de Filipe II, bem como o título de grande de Espanha.

Dado à sua forma governativa de um federalismo monárquico contrário ao centralismo unificado do duque de Alba, gerava correntes complexas de possíveis partidos, os Ebolistas ou pacifistas versus aos Albistas ou bélicos, que condicionaram o seu afastamento da política de uma forma progressiva.

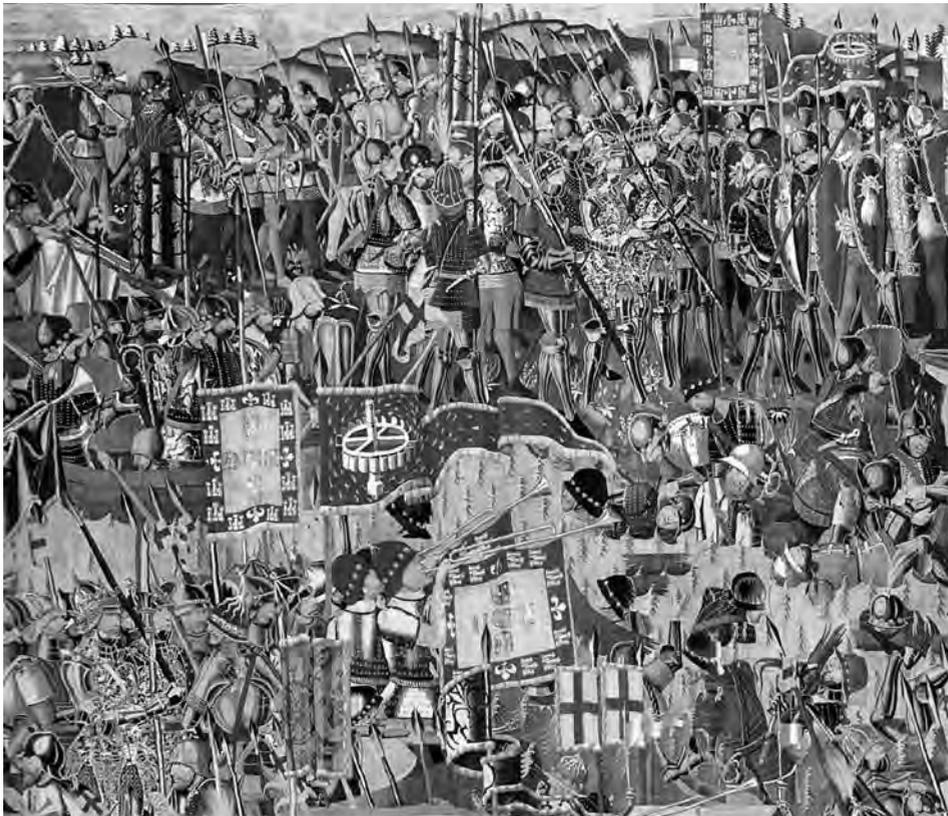
Fora casado com a princesa de Éboli, Ana de Mendoza e de la Cerda, filha dos condes de Melito e vice-rei do Peru, uma das damas mais belas da corte do seu tempo. Deste matrimónio tiveram 10 filhos.

Há quem atribua ao rei de Espanha Filipe II, ser este o responsável, pela saída dos tapetes de Portugal para esse país.

Afonso de Dornelas (1926), sugere que as tapeçarias de Dom Afonso V, foram para Castela por oferta deste rei.

Tapeçaria de Pastrana - Gesta da tomada de Arzila (1471).

Os estandartes em curso: Armas do Reino, Empresa de Dom Afonso V – o rodízio e São Jorge. O rei Dom Afonso V e o Infante Dom João.



Tapeçaria de Pastrana – Gesta da tomada de Arzila (1471)



Artilheiros e “Bombarda” em actuação



Falcão Pedreiro, ferro forjado, Portugal, século XV, boca de fogo utilizada embarcada ou em operações terrestres. Lançava bala (pelouro) de pedra de 2,3 arráteis (1 kg) ou saco de metralha (Museu Militar de Lisboa)

Nos dados político-sócio-económico nacionais e europeus

Perdulário com a nobreza, fez largas doações ao conde de Barcelos, duque de Bragança.

Na trágica jornada de Alfarrobeira (1449), decorreu a morte do infante Dom Pedro e do conde de Avranches, Dom Álvaro Vaz de Almada, consequência de “*conflicto de mentalidades e de diferentes concepções do poder: de um lado o mundo medieval, nos últimos assomos do feudalismo; do outro o mundo renascentista a formar-se, mercê dos novos descobrimentos e da ascensão progressiva da burguesia, que desde Dom João I vinha a impor os seus direitos e a sua presença*”.

Em relação à expansão marítima, Dom Afonso V em 1470, negociou com o regente da Dinamarca, segundo Sofus Larsen, a possibilidade do auxílio de dois almirantes nórdicos Didrik Pining e Hans Pothorst e do piloto Jon Skulason, piloto das terras dos gelos, auxiliarem os nautas portugueses João Vaz Corte-Real e seu filho Gaspar, nas descobertas da Gronelândia, Terra Nova dos Bacalhaus bem como nas expedições do Atlântico Nórdico à ilha de Baffin, Labrador e ao continente americano, Newfoundland.

Há relatos que antes de 1472, João Vaz Corte Real, teria participado em duas viagens até à Terra Nova, na companhia dos navegadores João Fernandes Lavrador, Álvaro de Ornelas e Pedro de Barcelos.

Dom Afonso V manteve sempre o sonho da Unificação Ibérica, achando possibilidade desta concretização, após a sua viuvez, através um novo matrimónio então com a herdeira do trono de Castela, sua sobrinha Dona Joana, conhecida pela *Beltraneja*. Este cognome depreciativo e de mau sentido, alcunhada por alguns fidalgos da corte de Castela (a grande maioria), insinuavam que a pretendente ao trono, não se tratava de uma filha legítima do rei Henrique IV, mas filha de um nobre da corte Beltrán de la Cueva, com quem a rainha estabelecia relações ilegítimas.

Curiosa descrição deste nobre da corte castelhana, é referida por Augustín Blánquez Fraile: “*Don Beltrán de la Cueva, que a la sazón gozaba de gran predicamento en la corte, y que habia llegado de simple paje a mayordomo mayor, conde de Ledesma, duque de Alburquerque y gran maestre de Santiago, y que demostraba tanto amor al rey que parecía devoción, y tanta devoción a la reina que parecía amor*”.

Este nobre castelhano era dono e senhor de uma fortificação na serra de Gredos, conhecido por *Castillo de Mombeltran*. Esse castelo foi local e palco, de diversas contendas políticas da família dos Duques de Albuquerque.

A rainha Dona Joana de Portugal, filha do rei Dom Duarte, casada com Henrique IV de Castela, após a anulação do matrimónio deste com a princesa de Navarra, Dona Blanca “*finco doncella*”, sob autorização pontifícia. “*...contrajo el rey segundo matrimonio com la princesa de Portugal Doña Juana, joven de diez y sete años, muy señalada mujer de gracias y hermosura, y que, rodeada de una corte de damas lusitanas, frívolas y casquivanas, da lugar a hablillas y murmuraciones en la corte, aumentadas por el nacimiento de una real infanta...*”. Henrique IV de Castela, era considerado por grande parte da nobreza como impotente e infértil, “*su reinado es una de la más lamentables páginas de nuestra historia*” (de Castela). Em 1462, Dona Joana era tida como Princesa das Astúrias.

Henrique IV, morre em 1474, deixando a filha aos cuidados do seu cunhado português, com a possível possibilidade da unificação das duas casas reais, com especial apoio da nobreza do reino da Galiza, pois os dependentes de Castela, dificilmente se submetiam a esta união.

Concretização complexa a política da Unificação Ibérica por parte de Afonso V de Portugal, foi a unificação das coroas de Castela e Leão com Aragão em 1469.

Isabel de Trastâmara, de Castela, co-irmã de Henrique IV, com 18 anos de idade casara com Fernando de Aragão, com 17 anos, em 19 de Outubro de 1469, em Valladolid.

A celebração do matrimónio foi concretizada pelo Arcebispo de Toledo, D. Carrillo, dando leitura a uma bula do papa Pio II, assinada em 28 de Maio de 1464.

A necessidade de uma dispensa papal, tornar-se-ia necessária dada a consanguinidade, por serem primos irmãos. Sem dúvida o documento era falso, pelo que D. Carrillo conhecia bem a cúria romana.

Joseph Pérez, 2007 cita: “*si Isabel y Fernando fracasaban en su proyecto de reinar en Castilla, el matrimonio seria declarado nulo; en cambio, si todo transcurría bien, el papa no dejaría de regularizar la situación. Y, en efecto, el 1 de diciembre de 1471, Sixto IV firmó la dispensa pontificia (bula Oblatae nobis)*”.

Quem facilitou este matrimónio foi o Almirante de Castela, D. Fadrique Enríquez, avó materno de Fernando; “*A mediados de mayo de 1469, bajo pretexto de ir a ver a su madre a Arévalo, Isabel abandono Ocaña y se instaló en Valladolid, bajo la protección de un poderoso señor; el almirante de Castilla Fadrique Enríquez*”.

Personagens de destaque de Castela, como Gonzalo Chacón, Alfonso de Quintanilla, Gutierre de Cárdenas, Fernando Núñez, Alonso de Palencia, Rodríguez de Lillo, empenharam-se na determinação de Isabel a reivindicar a coroa de Castela, como os futuros procedimentos na unificação peninsular, com Aragão.

A obcecação de tal ideal, moveu o rei de Portugal a enviar a Castela emissários, como Dom Lopo de Albuquerque e, também pedir o auxílio ao rei de França, Luíz XI, por cartas de 8 de Janeiro de 1475.

A confiança de Dom Afonso V à segurança de amizade com a corte francesa, moveu novos pedidos (30 de Janeiro de 1475) nos quais pedia a interferência com o Vaticano, para que o papa Sisto IV acedesse à concretização do matrimónio.

“Foi nas proximidades do castelo de Toro, que servia de ponte de apoio às tropas portuguesas que em 2 de Março de 1476, se feriu a batalha decisiva entre os exércitos partidários da rainha D. Joana e da rainha D. Isabel, comandados, respectivamente, pelo rei Dom Afonso V de Portugal e pelo Infante Dom Fernando de Aragão. Durante a luta os corpos comandados por Dom Afonso V foram destroçados, mas os que tinham à frente Dom João (futuro Dom João II) conseguiram destroçar os adversários. Por isso ambos os contendores afirmaram pertencer-lhes a vitória.

Esta batalha desenrolou-se nas proximidades de Zamora, com um desfecho militar inconclusivo, embora as tropas de Dom Afonso V tenham sido superadas pela força do Cardeal Mendoza, se bem que a ala comandada pelo Príncipe Dom João, permanecesse no local três dias e cuja ocupação era considerada como sinal de vitória.

Considerações finais

“A história e os seus historiógrafos dão-nos de Afonso V faces dissemelhantes. Aqueles que o conheceram, porque com ele lidaram ou na sua época viveram, deixam dele elogios sem custo, quiçá motivados, em boa medida, por interesses conjunturais sempre complexos de avaliar do ponto de vista humano. Os cronistas das gerações imediatas à morte de Afonso, senhor de Alcácer e da Guiné em África, como Rui de Pina, Gaspar Correia, Cristóvão Acenheiro, Garcia de Resende, João de Barros e Damião de Góis, não escondem a crítica e a mácula de Alfarrobeira, justificada por obscuros interesses em que se acumulavam ódios profundos dentre a alta aristocracia cortesã, sem contudo deixarem de propor um balanço globalmente positivo da herança política do monarca”, Saul António Gomes (2009).

Oliveira Martins nos escritos de 1880 na sua *História de Portugal* retrata Dom Afonso V de uma forma negativa, nefasta e vil, inadequada e incorrecta no nosso entender. Assim: *“A tragédia de Alfarrobeira (1449) começara com um crime o espectacular mas triste reinado do Africano; e o epíteto dado ao rei ajudou a formar a tradição de um homem cheio de valor e tenacidade, cousa que o pobre Afonso V jamais foi. Combater com denodo, num momento de fúria, era uma qualidade comum que lhe não faltava; mas daí ao valor consumado vai uma distância enorme. O grande defeito da sua mocidade fora a facilidade com que se deixava lisonjear. Tutelado na sua menoridade, pela sua mãe primeiro, pelo seu tio e sogro depois, o pobre rei sofreu as consequências comuns a quase todos os príncipes, como a ele aclamados em crianças...Brutal e vingativo, obtuso mas teimoso, e até cruel, a sua fisionomia reproduzia a do comum dos homens de armas; e imprimiu o cunho a esses guerreiros de África, broncos, sem o menor requinte de perversidade fina, nem ponta de elevação; como touros que marram às cegas a qualquer destro bandarilheiro domo”.*

“A coerência essencial na crítica não é a obstinação nos erros, é a disciplina dos métodos que os corrigem.

E são estes, quando usados com imaginação e independência do espírito, que renovam a evolução do pensamento crítico.

Só quem não medita não modifica.”

Reynaldo dos Santos (1952)

Bibliografia

Acenheiro, Cristóvão Rodrigues, 1825 – “Chronicas dos senhores reis de Portugal” – in Collecção de Inéditos de Historia Portugueza, Academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa.

Azevedo, Rui de, 1938 – “Período de Formação Territorial” História da Expansão Portuguesa no Mundo – vol.I Lisboa.

Azurara, Gomes Eannes de, 1453 – “Crónica da Tomada de Ceuta por El-Rei D. João I.”

Azurara, Gomes Eannes de, 1841 – “Chronica da Guiné” Ed. de 1841. (Introdução do Visconde de Santarém).

Azurara, Gomes Eannes de, 1988 – “Crónica do Conde Dom Pedro de Menezes”, Programa Nacional de Edições Comemorativas dos Descobrimentos Portugueses, Porto

Barata, Jaime Martins, 1968 – “O Navio São Gabriel e as Naus Manuelinas (Das naus redondas europeias do século XIV, às do fim do século XV e pré-manuelinas).” – Revista da Universidade de Coimbra, volume XXIV.

Barreto, Luis Filipe, 1991 – “Os navios dos descobrimentos”, Edição da Direcção dos Serviços de Filatelia, Correios de Portugal

Barrento, António Martins, 2010 – “A Política de Conquista no Norte de África” – Sociedade de Geografia de Lisboa.

Belinchón, José Serrano, 2008 – “Pastrana-Iglesia-Colegiata y Museo”, Paroquia de la Asunción-Pastrana (Guadalajara).

Belinchón, José Serrano, 2008 – “Pastrana: Colegiata y Museo”.

Bethencourt, Francisco; Curto, Diogo Ramada; 2010 – “A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800”, Lugar da História, Edições 70, Lisboa.

Blanco, Enrique Gallego, 1973 – “Relaciones entre la Iglesia y el Estado en la Edad Media”, Revista de Occidente, Madrid.

Boxer, Charles Ralph, 1973 – “The Portugese Seaborne Empire – 1415-1825”, 1973.

Brazão, Eduardo, 1967 – “Les Corte-Real et le Nouveau Monde” – Agência Geral do Ultramar, Lisbonne.

Brecher, Edward; Ruth, 1960 – “The Enigma of Dighton Rock” – American Heritage. Com, History’s homepage. (New York Public Library).

Bushnell, David Ives, 1908 – “An early account of Dighton Rock” – Lancaster, penn.: New Era. (New York Public Library).

Campbell, Thomas P., 2002 – “Tapestry in the Renaissance: Art and Mgnificence” – Metropolitan Museum of Art Publications.

Campos, Nuno Silva, 2008 – “D. Pedro de Meneses – O primeiro capitão de Ceuta”, Sete Caminhos, Lisboa.

Carvalhosa, João Diogo de Barros Leitão e, (4º Visconde de Santarém), 2010 – Conversas Informais e Pessoais sobre Dom João II e o local de Almeirim. (Comissão de Estudos Corte-Real – Sociedade de Geografia de Lisboa).

- Carrelhas, Manuel Silva, 1999 – “A Caravela do Mar Oceano”- II Simpósio de História Marítima – Os Descobrimientos Portugueses no Século XV (20 a 22 de Abril de 1994), Lisboa, Academia de Marinha.
- Carvalho, José A. de Freitas, 1995 – “Inventário de bibliotecas dos Franciscanos Observantes de Portugal no século XV – Os traços de união das reformas peninsulares” – Porto.
- Carvalho, José Alberto Seabra, 2006 – Conversas informais no Museu Nacional de Arte Antiga (Janelas Verdes) – Políptico de Nuno Gonçalves – Lisboa.
- Carvalho, José Alberto Seabra, 2009 – Conversas informais no Museu Nacional de Arte Antiga – A pintura portuguesa no final da Idade Média - Lisboa.
- Castro, Maria Helena Lopes de, 1998 – Edição crítica e notas ao “Leal Conselheiro” Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa.
- Cortesão, Jaime, 1990 – Obras Completas “Os Descobrimientos Portugueses” – Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- Coutinho, Gago, 1951 – “A Náutica Portuguesa dos Descobrimientos”, volume I, Lisboa.
- Couto, João, 1971 – In Memoriam – Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Costa, João P. Oliveira e; Lacerda, Teresa, 2007 – “A interculturalidade na Expansão Portuguesa: (séculos XV-XVIII)” – 1.ª Edição – Lisboa.
- Costa, João P. Oliveira e, 2009 – “Henrique o Infante”, A esfera dos livros, Lisboa.
- Damião de Góis (tradução de Raul Machado), 1937 – “Lisboa de Quinhentos”, Livraria Avelar Machado, Lisboa.
- Delabarre, Edmund Burke, 1916 – “Early interest in Dighton Rock” Cambridge: J. Wilson and Son. (New York Public Library).
- Delabarre, Edmund Burke, 1919 – “Recent history of Dighton Rock”– Cambridge [Mass.] J. Wilson. (New York Public Library).
- Delabarre, Edmund Burke, 1928 – “Dighton Rock; a study of the written rocks of New England” – New York, Walter Neale. (New York Public Library).
- Dias, Pedro, 1992 – “ No Tempo das Feitorias – A arte portuguesa na época dos descobrimentos – Portugal e a arte flamenga na época dos descobrimentos ” - Museu Nacional de Arte Antiga – I volume.
- Dias, Pedro, 2000 – “A Arquitectura dos Portugueses em Marrocos 1415-1769” – Ed.- PTI - Inv. Internacionais – Coimbra.
- Domingues, Francisco Contente, 2009 – “Os navios do Códice de Praga” in Livro de Marinharia, Epal-Cepcep.
- Dornellas, Affonso de, 1926 – “As tapeçarias de Dom Afonso V foram para Castela por oferta deste Rei”. – Cento Tipográfico Colonial, Lisboa.
- Espírito Santo, Gabriel A., 2008 – “Nação, Estado e Instituição Militar”, Revista Militar, Março.
- Esteban, Esteban Emílio, 2005 – Colegiata de Pastrana – Conversas informais da tapeçaria portuguesa do século XV – Pastrana.

- Esteban, Esteban Emílio, 2007 – Colegiata de Pastrana – Conversas informais: Duques de Pastrana, Mausoléu da família Eboli, tesouros da Colegiata de Pastrana, Valor da tapeçaria portuguesa do século XV – Pastrana.
- Ferreira Coelho, José M. M., 2009 – “Pedra de Dighton – Marco da Presença Portuguesa na América do Norte”, *Conversas Informais do Museu da Marinha*, Lisboa.
- Ferreira Coelho, José M. M., 2009 – “Pedra de Dighton, as Inscrições de 1511 e Miguel Corte Real”, *Escola Naval, Alfeite*.
- Ferreira Coelho, José M. M., 2009 – “A Importância dos Corte-Reais na Descoberta do Continente Norte-Americano” – Auditório Adriano Moreira, Sociedade de Geografia de Lisboa, Março.
- Ferreira Coelho, José M. M., 2010 – “Portugal nos séculos XIII, XIV e XV – Reflexões Históricas” – Ed. Mar de Letras, Ericeira.
- Ferreira Coelho, José M. M., 2010 – “As tapeçarias de Pastrana no Contexto Histórico Português” – Auditório Adriano Moreira, Sociedade de Geografia de Lisboa.
- Fraile, Agustin Blánquez, 1943 – “Historia de España” – Editorial Ramón Sopena, S.A. Barcelona.
- Franch, José Alcina; Boulègue, Jean; Cardini, Franco; Cimino, Rosa Maria; Montávez, Pedro Martínez; Pisu, Renata; 1992 – “The World in the 15 th. Century”, Anaya, Expo 92, Sevilla.
- Frei João Álvares, 1911 – *Crónica do Santo e Virtuoso Infante D. Fernando filho de El-Rei D. João I que se Finou em Terra de Mouros, Lisboa 1527* (ed. crítica de Mendes dos Remédios), Coimbra.
- Garcia, José M. 1994 – “Ao Encontro dos Descobrimientos Temas de História da Expansão.” Editorial Presença, Lisboa.
- Garcia, José M., 1999 – “Breve História dos Descobrimientos e Expansão de Portugal” – Editorial Presença.
- Gomes, João E. Moniz Campos, 2009 – “Manuscritos pessoais da família Corte Real” (não publicados), oferta pessoal.
- Gomes, Saul António, 2009 – “D. Afonso V” – *Temas e Debates* Círculo de Leitores, Rio de Mouro, 2009.
- Guinote, Paulo; Frutuoso, Eduardo; Lopes, António, 1999 – “O Esforço Marítimo Português nos Tempos de Henrique: Elementos para uma Sistematização das Armadas Portuguesas no Século XV”, II Simpósio de História Marítima – Os Descobrimientos Portugueses no Século XV (20 a 22 de Abril de 1994), Lisboa, Academia de Marinha.
- Iria, Alberto, 1976 – “Da importância geopolítica do Algarve na defesa marítima de Portugal nos séculos XV a XVIII”, *Anais da Academia Portuguesa de História*, Lisboa.
- Junqueiro, Maria Clara, 1983 – “Marrocos na política expansionista portuguesa (1481-1578)” - in *História de Portugal*, Volume IV, Alfa, Lisboa.
- Lasagabaster, J. J. Arenaza, 1969 – “Historia de España y Universal” - Ediciones S.M.
- Leão, Duarte Nunes de, 1975 – “Crónicas dos reis de Portugal” – Lello & Irmão – Editores, Porto.

Leitão, Humberto e Lopes J. Vicente, 1963 – “Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual” – Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa.

Lencart e Silva, Maria L. C. Lopes Vianna, 2003 – “Tríada Algarve, Andaluz, Magreb um Destino Partilhado” – IV jornadas históricas de Tavira – Tavira.

Madahil, António G. da Rocha; António Sérgio; Cidade, Hernâni; Veríssimo Serrão, J; Monseñor Miguel de Oliveira; Reis, Pedro B. e Zoquete, 1960 – “Dom Afonso V (1432-1481) e a sua descendência” – in Nobreza de Portugal.

Mariz, Pedro de, 2009, in “D. Afonso V” (Diálogos de Varia Historia em Que sumariamente Se referem muytas Cousas Antigas de Hespanha e Todas as mais Notáveis, Que em Portugal Acontecerão em Suas Gloriosas Conquistas, antes e depois de Ser Levantado a Dignidade Real. E Outras Muytas de Outros Reynos Dignos de Memoria. Com os retratos de Todos os Reys de Portugal).

Marques, A. H. Oliveira, 1997 – “História de Portugal”, vol.I, Presença, Lisboa.

Marques, A. H. Oliveira, 1998 – “A Expansão no Atlântico”, Estampa, Lisboa.

Martins, General Ferreira, 1945 – “História do Exército Português” – Editorial Inquérito Lda., Lisboa.

Martins, Oliveira, 1988 – “História de Portugal” – Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa.

Matias, Nuno G. Vieira, 2009 – “Condicionamentos da expansão marítima correlacionados com as vitórias de S. Nuno de Sta Maria – Introdução temática” Academia da Marinha, Outubro, Lisboa.

Matos, Jorge Semedo de, 2009 – “O manuscrito de Praga e a marinharia quinhentista portuguesa” in Livro de Marinharia, Epal-Cepcep.

Mendes, Isabel Maria Ribeiro, 1994 – “O Mosteiro de Guadalupe e Portugal Séculos XIV-XVIII. Contribuições para o Estudo da Religiosidade Peninsular”, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, Lisboa.

Mendonça, Henrique Lopes de, 1892 – “Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI” – in Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa.

Mendonça, Manuela, 1994 – “As Relações Externas de Portugal nos finais da Idade Média”, Lisboa, Colibri.

Mota, Avelino Teixeira da, 1958 – “As rotas marítimas portuguesas no Atlântico de meados do século XV ao penúltimo quartel do século XVI”. Academia da Marinha.

Moreno, Humberto Baquero, 1999 – “A nobreza na época anterior ao Tratado de Tordesilhas”, II Simpósio de História Marítima – Os Descobrimientos Portugueses no Século XV (20 a 22 de Abril de 1994), Lisboa, Academia de Marinha.

Moreno, Patrícia, 2010 – “Rui Gomes da Silva – um português na corte de Felipe II” – Sociedade de Geografia de Lisboa.

Nogueira, Bernardo Fisher de Sá, 2001 – Conversa pessoais da história dos Descobrimientos, Lisboa.

Paulino Iradiel; Moreta S; Sarasa Esteban, 1995 – “Historia Medieval de la España Cristiana” – Ediciones Cátedra, S.A.

Peragallo, Prospero. 1907 – “Cenni intorno alla colónia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV, XVI”- Stabilimento Tipográfico Ved. Papini e Figli, Génova.

- Pereira, Duarte Pacheco, “Crónica del rei Dom João o I”, in “Os Menezes no Norte de África”, João Silva Sousa.
- Pereira, José António Rodrigues, 2008 – “Tavira na Expansão Portuguesa” in *Tavira Patrimónios do Mar – Museu Municipal de Tavira – Palácio da Galeria*.
- Peres, Damião, 1992 – “História dos Descobrimentos Portugueses” – Vertente, Porto, 4ª. Ed.
- Pérez, Joseph, 2007 – “Isabel la Católica? Un Modelo de Cristiandad?” Editorial Almed, Universidad de Granada.
- Pinto, Óscar Caeiro, 2009 – “A empresa de Dom Pedro de Menezes, primeiro capitão-mor de Ceuta, na Igreja das Ondas ou do Compromisso Marítimo em Tavira.” – *Conversas informais, Tavira*.
- Proença, José Caro, 1994 – “A primeira partida Leste-Oeste do Mundo e a ciência náutica portuguesa quatrocentista”. II Simpósio de História Marítima – Os Descobrimentos Portugueses no Século XV (20 a 22 de Abril de 1994), Lisboa, Academia de Marinha.
- Redman, Charles L. & J.L. Boone, 1979 – “Q sar es – Seguir (Alcácer-Ceguer): A 15th. and 16 th. Portuguese colony in north Africa.” – *Studia*, Lisboa.
- Rubim, Nuno José Varela, 2010 – “As Tapeçarias de Pastrana – Análise sob o ponto de vista militar” – Sociedade de Geografia de Lisboa.
- Sá, Artur Moreira de, 1952 – “A carta de Bruges do Infante Dom Pedro” - *Bibl. Volume XXVIII. Coimbra*.
- Santos, Reynaldo, 1925 – “As Tapeçarias da tomada de Arzila” – *Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa*.
- Saraiva, José Hermano, 1981 – “Breve História de Portugal” – *Liv. Bertrand, Lisboa*.
- Saraiva, José Hermano, 1983 – “História de Portugal” – Vol. III – Alfa.
- Seixas, Miguel Metelo de, 2005 - “Aleo! Aleo! A empresa de D. Pedro de Menezes, Primeiro Conde de Vila Real, Primeiro Governador de Ceuta.”
- Armas e Troféus, Revista de História, Heráldica, Genealogia e Arte, IX Série, pg.95. Jan.- Dez.*
- Serra, José Corrêa da, 1793 – “Collecção de Livros Inéditos de Historia Portugueza, dos reinados de D. João I., D. Duarte, D. Affonso V., e D. João II.” *Academia Real das Sciencias. Lisboa*.
- Silva, João Mattos e, 2011 – *Conversas pessoais e informais “A descendência por ilegitimidade de El rei Dom Afonso V”*.
- Sodré de Albuquerque, 2009 – “Aspectos relevantes das armas de fogo no período tardo medieval Português em especial no reinado de Dom Afonso V” – *conversas informais e pessoais no Museu Militar de Lisboa*
- Sousa, Manuel de, 2003 – “Reis e Rainhas de Portugal” – *Sporpress-7ª. Edição*.
- Sterling, Charles, 1968 – “Os Painéis de S.Vicente e os seus Enigmas” - Março de 1968. in João Couto.
- Valdemar Coutinho, 2001 – “Castelos, Fortalezas e Torres da Região do Algarve”, *Algarve em Foco Editora, Olhão*.
- Valdemar Coutinho, 1997 – “Dinâmica Defensiva do Costado do Algarve”.

Ventura, Margarida Garcez, 1997 – “Igreja e Poder no Século XV. Dinastia de Avis e Liberdades Eclesiásticas (1383-1450)” – Edições Colibri, Lisboa.

Veríssimo Serrão, Joaquim, 1975 – “Relações históricas entre Portugal e França (1430-1481)” – Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural - Paris.

Veríssimo Serrão, Joaquim, 1975 – “História de Portugal -1080-1415” Edit. Verbo, 2ª. Edição Revista.

Veríssimo Serrão, Joaquim, 1977 – “História de Portugal -1415-1495” Edit. Verbo, 2ª. Edição Revista.

Veríssimo Serrão, Joaquim, 2007 – “ Aspectos relevantes nos reinados de Dom João I e Dom Afonso V ” – conversas “in loco” – Santarém, 2007.

Zurita, Jerónimo, 1989 – “Historia del Rey Don Hernando el Católico: de las Empresas y Ligas de Itália” (ed. Angel Canellas Lopez), 6 vols., Saragoça.

DAS EXPLORAÇÕES AFRICANAS AO *ULTIMATUM* INGLÊS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Rui da Costa Pinto, em 28 de Junho

Aventureiros, missionários, comerciantes, militares, degredados e naturais realizam as aspirações da coroa e delimitam os primeiros traços de fronteira no território. Entre 1511 e 1513, António Fernandes, em troca de perdão realiza ao serviço da coroa duas viagens onde sobe o Zambeze e se dirige à corte do Monomotapa. Aí obtém o respeito entre os chefes locais e recebe preciosas informações acerca da navegação nos rios, feiras e comércio local.

Outros o seguiram como Baltazar Gramacho, António Caiado e o mártir Pe. Gonçalo da Silveira.

À semelhança do que havia acontecido com as minas de prata no México, também os portugueses esperavam encontrar prata no Zambeze e Cambambe.

Entre 1569 e 1572 Francisco Barreto conduz cerca de mil homens numa importante missão ao Monomotapa. Todavia, o clima e a malária acabam por dizimar grande parte do seu exército. Este, num acesso de raiva responsabiliza os locais islamizados pela tragédia e ordena o seu massacre. Por ironia do destino também ele viria a adoecer e a morrer tal e qual os seus homens.

Substituído por Vasco Fernandes Homem, que já o acompanhara na malograda expedição, penetra algures no sertão e chega a Manica onde sobe o Zambeze e segue para Sena.

Estas incursões no terreno permitiam o conhecimento gradual desta área geográfica, abrindo aos cartógrafos novas perspectivas.

O papel das feiras foi decisivo na circulação de bens e pessoas, já para não falar da implementação de um sistema de trocas que viria a beneficiar o regime de monopólio dos capitães.

No *Sumário e Descrição do Reino de Angola* de 1592, Domingos de Abreu e Brito calcula a distância de 405 léguas entre Luanda e a ilha de Moçambique (quando na verdade era de 495 léguas), de que ainda faltariam percorrer 100 léguas desde o Alto Lucala até ao Monomotapa.

Em 1607, o governador angolano Manuel Pereira Forjaz atribui a missão de atingir o Monomotapa ao intrépido capitão Baltazar Rebelo de Aragão que já havia acompanhado D. Francisco de Almeida em viagem a Angola. Este penetra no terreno cerca de 133 léguas e não de 140 léguas, contrariamente ao que tinha sido afirmado, mostrando estar já muito perto do Monomotapa.

Luís Mendes de Vasconcelos antes de tomar posse como novo governador angolano propõe a criação de um vice-reino que ligaria Angola a Moçambique. Para o efeito dispõe-se a conquistar o Monomotapa, partindo de Angola.

Dominicanos e Jesuítas envolvidos no plano evangelizador da Santa Sé deixam obra escrita, como foi o caso de Frei João dos Santos, Pe. António Gomes. Pe. Manuel Godinho, Pe. Manuel Barreto, Sisnando Dias Baião e António Lobo da Silva.

Após o movimento restauracionista nas conquistas ultramarinas, um antigo piloto das naus da Índia e soldado de Angola apresenta, em 1646, um plano de travessia que consistia no envio de duas mil praças oriundas do Brasil com destino a África, com o objectivo de atingirem Urpande.

José Pinto Pereira, em 1656, enquanto capitão-mor dos rios de Cuama, referencia a feira de Uropande a 50 léguas do Cabo Negro ao sul de Angola¹. Todavia o atlas de João Teixeira Albernaz, de 1630, marca essa mesma distância em 80 léguas.

Confiante na proximidade de Angola, José Pinto Pereira e Salvador Correia de Sá e Benevides² estudam a fixação no Zambeze de 500 casais de colonos, provenientes das ilhas junto à costa (Luabo e Querimbas) e de 400 soldados.

Não existe qualquer dúvida de que o plano era arrojado para não dizer impossível, numa região tão deficitária de homens, mesmo que para isso se recorresse à cafraria.

O certo é que o velho conselheiro não desiste justificando a sua posição com as minas de ouro e prata que, segundo ele, estavam ainda por descobrir no sertão africano.

Na sequência dos acontecimentos, o Conselho Ultramarino propõe ao rei que em havendo o cabedal necessário a tal empresa, se preparassem três embarcações, cada uma com 200 casais de voluntários a bordo vindos das regiões de Entre Douro e Minho e Ilhas para o povoamento dos rios. E que de Angola partissem de encontro às primeiras, duas outras embarcações com 400 infantes e naturais para as nascentes do Zambeze. Na viagem de regresso a expedição, acrescida de 50 cavaleiros, procuraria construir, no decurso do caminho, vários fortes³.

Para chefiar a expedição o Conselho Ultramarino escolhe André Vidal de Negreiros, natural da Paraíba, famoso no combate contra os holandeses que tinha acumulado diversos cargos de governação: Maranhão (1656-1666) Pernambuco (1657-1661 e 1667) e Angola (1661-1666). É essa a razão que leva o rei a não prescindir dos seus serviços e a substituí-lo por José Pinto Pereira.

¹ A.H.U., *Moçambique*, Caixa 2, in PINTO, Rui Miguel da Costa, *Sobre a Presença dos Portugueses na Costa Oriental Africana (1640-1668)*, Vol. III, Lisboa, Faculdade de Leiras de Lisboa, 1994, pp. 354-356.

² Salvador Correia de Sá e Benevides, também ele do Conselho Ultramarino desde 1643 e general das frotas no Brasil em 1645. Em 1648 parte para Luanda para tomar posse como governador de Angola onde está até 1651. Responsável por muitas das derrotas dos holandeses e pela reconquista do território angolano e da ilha de São Tomé. Mais do que qualquer outro, este homem tinha bem presente as necessidades dos engenhos do açúcar, de mão-de-obra escrava e das possibilidades que Moçambique oferecia como novo canal de abastecimento. Criou dificuldades aos holandeses ao impedir a saída de escravos para o Brasil aquando da sua permanência no território. Nos últimos anos da sua vida ofereceu-se para liderar uma outra expedição de Angola a Patê para conter a insurreição do seu sultão. O que era curioso, uma vez que já tinha 76 anos de idade.

³ A.H.U., *Moçambique*, Caixa 2, in PINTO, Rui Miguel da Costa, *Op. Cit.*, pp. 357-360 e 365-368.

O financiamento da expedição era calculado em cerca de 100 cruzados a serem adquiridos, em todo ou em parte, quer através de capital régio quer por intermédio de capital privado.

D. João IV morre antes de se pôr em prática o projecto, o que terá levado sem grande margem para dúvidas à interrupção do mesmo. Em 1661, António Alvares Pereira, capitão de Dambarare, escreve ao rei informando-o de que a distância a percorrer até atingir Angola não ultrapassava as 100 léguas. Pelo menos eram essas as informações de que dispunha, prestadas por naturais, viajantes e pilotos.

Manuel César Pereira, no seu *Discurso sobre a Conquista das Minas de Monomotapa*, diz que “...pellas notícias que se tem alcançado e alguns indícios e a altura se tem por certo não estar muito longe aquella nossa conquista de Angola, e que será fácil unir-se o que até agora não se há conseguido por ser a gente barbara e que não se comunica de huns lugares a outros, mas a experiência que tem facilitado em occasioens de perdas de nossas naus outros caminhos que parecião impossíveis usando por terra do instrumento do astrolábio, e carta de marear, nos assegura que poderá conseguir-se o mesmo em estas partes”⁴.

Em 1663, o padre Manuel Godinho dá conta do caminho que ainda faltava percorrer para chegar à Índia partindo de Angola. Segundo este, tornava-se indispensável atingir o lago Niassa que ficava a uma distância de menos de 250 léguas de Angola, para em seguida proceder à descida dos rios com destino a Sena e Tete. A partir daqui seria fácil, bastando que para tal se deslocassem a Quelimane e daí tomassem a direcção da ilha de Moçambique, por mar ou por terra.

Em 1665, o capitão-mor de Benguela José da Rosa tenta encontrar, embora sem êxito, a foz e grande parte do rio Cunene que erroneamente acreditava ser a extensão e o prolongamento do rio Zambeze. Anos mais tarde procura completar a travessia saindo de Massangano, mas é impedido pelos sobas de prosseguir a viagem⁵.

TENTATIVAS NO SÉC. XVIII

Entre 1666 e 1667, o governador angolano Tristão da Cunha procura obter notícias dos rios de Cuama, e envia Cosme de Carvalho (capitão-mor de Ambaca) e Manuel Rebelo de Brito. No séc. XVIII, o geógrafo francês ao serviço de D. João V, Bourguignon d’Anville, convencido da facilidade da travessia do continente defende a partida de dois grupos, em simultâneo, de Angola e Moçambique, de forma a se encontrarem.

O governador angolano D. António Alvares da Cunha quis subir o Cuanza e seguir para o rio Cuango, mas os riscos eram demasiado elevados por pôr em perigo a vida do sertanejo Manuel Correia Leitão⁶ que consegue, no entanto, registar em comum com o piloto António Francisco Grizante, dados que permitiam agora orientar futuras expedições a partir do Sul.

⁴ PEREIRA, Manuel César “Discurso sobre a Conquista das Minas de Monomotapa”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 8ª série, nºs 9-10, 1888-1889, p. 540.

⁵ Só em 1754 é que Fernando Leal, governador de Moçâmedes descobre a foz do rio Cunene.

⁶ O Jaga Caçange que controlava o rio Cuango.

Um dos homens que mais insistiu no projecto de travessia foi o governador de Angola D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, que teve o apoio dos sertanejos. A morte impediu-o de concluir a sua obra.

Em 1787, o Barão de Moçâmedes aposta na continuação das viagens para sul, à semelhança dos seus antecessores.

Alguns, como é o caso de Brant Pontes defendem que a travessia se devia executar, não por via militar, mas por via da exploração comercial.

Pombeiros de Angola e Mussambazes da costa oriental⁷ têm importante papel no avanço dos portugueses no terreno.

Em 1797, o ministro Rodrigo de Sousa Coutinho encarrega o recém-nomeado capitão de Sena, Francisco José de Lacerda e Almeida, de recolher o maior número possível de informações que levassem os portugueses a completar a travessia.

Silva Porto, com a ajuda dos pombeiros,⁸ viria a protagonizar a terceira viagem para a costa oriental africana. Aqui contacta pela primeira vez com Livingstone o qual põe em causa os seus limitados conhecimentos científicos.



Responde-lhe Silva Porto em 1868, em trabalho encontrado no seu espólio publicado após a sua morte pela Sociedade de Geografia de Lisboa em 1891.

“O reverendo dr. David Livingstone mereceu, sem duvida, a corôa que seus concidadãos lhe votaram pelos serviços prestados n’estas partes de Africa; no entretanto, força é confessal-o, ella foi desfeita pelo illustre viajante, visto havel-a manchado com a peçonha da calumnia.

Quiz chegar aos fins importando-se pouco com os meios.

Em abril ou maio de 1853, no dia em que teve noticias minhas, um raio que lhe cahisse proximo não causaria a impressão que lhe produziu semelhante nova, porque, necessariamente havia de comprehender que, mais cedo ou tarde, teria de se achar em face de um competidor, obscuro pelo seu fraco talento, sim, mas testemunho vivo de prioridade nos mesmos logares em que o dr. se julgava com direito a chamar-se o primeiro europeu que os visitou. Ella não me pertence inteiramente, é certo, visto que outras pessoas percorreram esses mesmos logares antes de mim e muito antes do illustre viajante, mas pertence-me de facto, pois que essas pessoas eram enviadas por mim, existiam, e existem ainda, presentemente, no maior numero, ao meu serviço: umas naturaes de Loanda, outras de Golungo-alto, outras de Ambaca, outras de Pungo-andongo, outras, finalmente, do Bihé.

⁷ Negros ao serviço dos portugueses.

⁸ A primeira viagem realizou-se entre 1802-1811, com os pombeiros Pedro João Baptista e Amaro José. Ver anexo.

*O illustre auctor do Exame não tem porventura provado até á evidencia que ella pertence desde epocha remota aos portuguezes?*⁹

Com o apoio do caminho-de-ferro e sob a direcção de Andrade Corvo, ministro do Ultramar, planos de desenvolvimento do corredor africano são estudados e preparados cuidadosamente promovendo-se um conjunto de expedições que marcariam decididamente a futura postura política face ao continente africano.

SÉC. XIX: AS VIAGENS DE CAPELO E IVENS

Após as viagens de exploração entre Angola e Moçambique por Hermenegildo de Brito Capelo e Roberto Ivens, de 1877 a 1880, a Sociedade de Geografia de Lisboa publica um mapa onde grande parte de África Central aparece agora sob domínio português abrindo inclusive uma subscrição pública para o estabelecimento de estações civilizadoras ao longo do território africano. Projecto cujo governo português não viria a apoiar publicamente.

“A Comissão Nacional Portugueza de exploração e civilização d’Africa, da Sociedade de Geographia de Lisboa, abre uma subscrição permanente, cujo producto constituirá um Fundo africano, destinado a auxiliar a exploração scientifica, commercial e agricola da Africa equatorial e austral, de Angola a Moçambique, a promover a educação moral e religiosa, e a desenvolver o hábito do trabalho nas raças indigenas d’aquellas vastas regiões, procurando principalmente alcançar estes resultados pelo estabelecimento de estações civilizadoras.

*Único. Quando á mesma Comissão pareça opportuno poderá esta acção civilisadora estender-se a outros pontos do dominio portuguez em Africa.”*¹⁰

Henrique Augusto Dias de Carvalho durante a sua campanha (apoiada pelo governo português, e pela Sociedade de Geografia de Lisboa) à região da Luanda¹¹, no Leste de Angola, entre 1884 e 1888, edificou estações civilizadoras, e a Congregação do Espírito Santo criou missões católicas junto do litoral, encetando alguma penetração no seu interior.

Henrique de Carvalho não conseguiu que houvesse uma ocupação efectiva com o objectivo de definir a fronteira nordeste de Angola, por falta de apoio quer do governo da metrópole quer do da colónia. Defendia o caminho-de-ferro de Ambaca até Malanje e a navegação no Cuango.

⁹ PORTO, António Francisco Ferreira da Silva, *Silva Porto e Livingstone*. Manuscrito de Silva Porto encontrado no seu espólio, Sociedade de Geographia de Lisboa, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1891, p.7

¹⁰ *Ao povo portuguez em nome da honra, do direito, do interesse e do futuro da Patria: a comissão do fundo africano creada pela Sociedade de Geographia de Lisboa para promover uma subscrição nacional permanente destinada ao estabelecimento de estações civilizadoras nos territórios sujeitos e adjacentes ao dominio portuguez em Africa*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, p.16.

¹¹ Ver CARVALHO, Henrique Augusto Dias de, *Ethnographia e historia tradicional dos povos da Luanda*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

“O que a Congregação do Espírito Santo iria propor ao governo português e que começava a ser compreendido pelos “africanistas” era que, através das missões, se podia colonizar a África com africanos e dar-lhe a mesma validade, a nível do direito internacional, que auferiam os estabelecimentos europeus. Esta foi a grande proposta inovadora que viria permitir uma conciliação de interesses, sem necessidade de cedências, quer da parte da Igreja quer da parte do Estado.”¹²

A segunda expedição de Capelo e Ivens (1884-85), desta vez promovida pelo próprio Governo e pela Sociedade de Geografia de Lisboa leva-os a completar a travessia, o mais rapidamente possível, pelo receio que outras potências europeias reclamassem o território que mediava as duas costas. Quase em simultâneo, o major Serpa Pinto e o guarda-marinha Augusto Cardoso avançam em direcção ao Norte de Moçambique.

A luta diplomática iniciava-se pela posse da terra. Britânicos e alemães reclamavam a sua fatia do bolo baseados em pressupostos considerados inaceitáveis para Portugal.

Quando em 1870 se julgava desaparecido Livingstone, o jornalista americano Stanley encontra-o e divulga os resultados das expedições do missionário britânico, de tal forma que o *New York Herald* e o *Daily Telegraph* entusiasmados pelos resultados financiam o mesmo para se deslocar a África em 1874.

Os belgas entram na corrida, quando Leopoldo II, em face do crescimento demográfico do seu país, resolve disputar os mercados africanos, chegando a convocar uma Conferência Internacional de Geografia em 1876 sem que Portugal fosse convidado, que deu origem à Associação Internacional Africana, supostamente uma agremiação de carácter científico e humanitário com o fim de fomentar a exploração e a civilização da África Central mas que na prática tinha também objectivos políticos. Chama a si o jornalista americano Stanley para dar visibilidade à causa da Associação Internacional do Congo.

“O rei Leopoldo surgiu como uma espécie de árbitro na cobiça e na rivalidade das grandes potências e na Bélgica como um competidor inofensivo mas útil entre a Inglaterra, a Alemanha e a França.”¹³

A França envia o Conde Savorgnam de Brazza, em viagem de exploração à costa ocidental africana.

Os alemães pareciam agora dispostos a entrar na corrida com o lançamento de uma conferência em Berlim, onde o princípio da ocupação efectiva do litoral do continente africano se sobrepôs aos direitos históricos, tão incansavelmente defendidos pelo Governo português, apesar da teimosia britânica para que o pressuposto fosse extensível a todo o continente¹⁴.

¹² Ver SANTOS, Maria Emília Madeira e TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, *Missões Religiosas e Poder Colonial no Século XIX*, Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga - Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1993.

¹³ MARQUES, A. H. de Oliveira, *Historia de Portugal Das Revoluções aos Nossos Dias*, Volume III, Lisboa, Editorial Presença, 1998, pp.219-229.

¹⁴ TEIXEIRA, Nuno Severiano “O Ultimatum Inglês - Política Externa e Política Interna no Portugal de 1890”, in, *Análise Social*, nº 98, Lisboa, 1987, p.692.

Organizada pelo “chanceler de ferro” Otto von Bismarck, os trabalhos estenderam-se entre Novembro de 1884 e Fevereiro de 1885 com a presença de catorze países, entre os quais Portugal — representado por Luciano Cordeiro, António Serpa Pimentel e António José da Serra Gomes (Marquês de Penafiel). Acompanharam ainda esta missão Carlos Roma do Bocage (adido militar), José P. Ferreira Felício (adido) e Manuel M. de Sousa Coutinho (segundo secretário).



Era muito difícil a Portugal, em período de crise financeira e num curto espaço de tempo colocar militares e uma rede de funcionários administrativos em todas as possessões sob a nossa soberania.

*“Antes da Conferência de Berlim, a presença portuguesa nas colónias oriental e ocidental limitava-se à administração e ocupação de áreas estratégicas ao longo da costa e de pouca profundidade para o interior. (...) a situação deficitária e política não permitiu dispensar os meios para uma mais larga colonização efectiva, em particular da vasta área entre Angola e Moçambique que havia sido objecto apenas de viagens de exploração. Amputado o império, a burguesia saída da Revolução de 1822 continuou a tirar proveito dos negócios brasileiros e viraram-se as costas a África. (...) Em Angola e Moçambique, por sua vez, a população branca não ultrapassaria 25 mil pessoas.”*¹⁵

Apesar da fundação da Empresa Nacional de Navegação em 1881 para operar regularmente entre Lisboa e Moçâmedes¹⁶, da ligação por cabo submarino de todas as colónias a Lisboa, da abertura de estradas para o interior, do desenvolvimento do caminho-de-ferro entre Lourenço Marques e a fronteira com o Transvaal (tinha-se chegado à fronteira de Ressano Garcia) e do começo dos trabalhos da Beira para a ex Rodésia bem como de Luanda para o interior, isto não será o suficiente para convencer as potências rivais.

As Sociedades de Geografias europeias acolhiam com grande pompa os seus exploradores recompensando-os com homenagens e condecorações. Assim se justificou, muito pela iniciativa de Luciano Cordeiro a criação em 1875 da Sociedade de Geografia de Lisboa.

DO TRATADO DO ZAIRE AO ULTIMATUM

No Tratado do Zaire, de 26 de Fevereiro de 1884, a Inglaterra reconhece a hegemonia portuguesa na foz do rio Zaire “da costa ocidental africana entre 5º 12’ e 8º de latitude

¹⁵ <http://www.soberaniadopovo.pt/portal/index.php?news=13083>.

¹⁶ <http://www.aatt.org/site/index.php?op=Nucleo&cid=1639>.

sul e que se prolongava pelo interior do rio Zaire até Noqui e daí até aos limites das possessões das tribos da costa e marginais”¹⁷, retirando, como contrapartidas, a liberdade de comércio e navegação no Zaire, Zambeze e afluentes e de comércio livre de impostos no reino do Congo, ficando Portugal em desvantagem para poder competir comercialmente. Mas a oposição dos governos francês e alemão, e do rei Leopoldo da Bélgica, pelos interesses que tinham sobre o território impediram a sua concretização. “O acordo encontrava igualmente resistências em Portugal, vindas do nacionalismo imperial, a que neste caso se somavam as das empresas da praça de Lisboa especializadas no comércio com Angola, que viam com maus olhos a baixa nas tarifas alfandegárias coloniais nele estipuladas.”¹⁸



¹⁷ Tratado do Zaire em Negócios Externos, 1885 — A Questão do Zaire II, p. 183.

¹⁸ ALEXANDRE, Valentim, *O Império Africano. Séculos XIX e XX*, Lisboa, Edições Colibri e Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa, 2000, pp.17-18.

Para penetrar mais facilmente no mercado os ingleses defendem a causa abolicionista em África.

As potências europeias inglesa, francesa, alemã, holandesa e espanhola e os próprios Estados Unidos descontentes com os resultados protestam exigindo a anulação do tratado por “ (...) serem desprezíveis os direitos históricos e antiquíssimos de Portugal naquela área (...) ”¹⁹, e a Inglaterra vê-se obrigada assim a renunciar ao mesmo. O Ministro dos Negócios Estrangeiros Português, José Vicente Barbosa du Bocage (Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa entre 1877-1883)²⁰, sugeriu ao Governo Inglês a realização de uma Conferência Internacional, visando a resolução do problema.



Contudo a Conferência de Berlim não foi a consequência directa do plano português dum “corredor” africano ou mesmo da questão do Zaire. A conferência pretendia demarcar “a “bacia convencional” do Congo ou Zaire, a estabelecer as regras da concorrência imperialista nessa região, a deliberar sobre a liberdade de navegação no Níger, a estatuir sobre o tráfico de escravos e a fazer uma “declaração que introduz nas relações

¹⁹ A.V., *Resenha Histórico-Militar das Campanhas de África (1961-1974)*, Comissão para o Estudo das Campanhas de África, 1º volume, Lisboa, Estado-Maior do Exército, 1989, p. 33.

²⁰ AIRES – BARROS, Luís, “Breve evocação dos presidentes da sociedade de geografia de Lisboa: cento e trinta anos ao serviço da nação”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 2005, pp. 9-80.

internacionais regras uniformes relativamente às ocupações que poderão realizar-se no futuro nas costas do continente africano”²¹ (ver Capítulo VI da Acta Geral de Berlim em anexo).

Thomas Pakenham considerava que “*In the years ahead people would come to believe that this [General] Act [and Conference] had had a decisive effect. It was Berlin that precipitated the Scramble. It was Berlin that set the rules of the game. It was Berlin that carved up Africa. So the myths would run. It was really the other way round. The Scramble had precipitated Berlin. The race to grab a slice of the African cake had started long before the first day of the conference. And none of the thirty-eight clauses of the General Act had any teeth. It had set no rules for dividing, let alone eating, the cake.*”²²

O homem por detrás do projecto era Cecil Rhodes (primeiro-ministro da Colónia do Cabo) que apoiado pela Grã-Bretanha pretendia levar a cabo o projecto megalómano da ligação Cabo-Cairo. Procura por todos os meios impedir as negociações e inviabilizar qualquer acordo entre Portugal e a Grã-Bretanha, inclusive a venda de espingardas Martini e munições aos régulos matabeles. Era também conhecido por “Colosso de Rhodes” ou “Napoleão do Cabo”, entrando também em conflito com os alemães, holandeses, *boers* e com Paul Kruger, que foi o fundador e Presidente do Transval que liderava o movimento de resistência ao domínio britânico.

A diplomacia britânica acaba pois por se tornar refém dos interesses económicos da poderosa e majestática *British South African Company* fundada em 1899 por Cecil Rhodes²³ para se opor aos portugueses e alemães. Era-lhe permitido explorar todos os territórios a norte do Transval, com possibilidades de instalar caminhos-de-ferro, telégrafos, manter tribunais e força pública²⁴.



²¹ GUIMARÃES, Maria Ângela, *Uma Corrente do Colonialismo Português*, Lisboa, Livros Horizonte, 1984, p.22.

²² PAKENHAM, Thomas, *The Scramble for Africa, 1876-1912, s.e.*, Londres, Abacus, 1992, p. 254, In “A Questão Colonial na Política Externa Portuguesa: 1926-1975” in ALEXANDRE, Valentim, *O Império Africano. Séculos XIX e XX*, Lisboa, Edições Colibri e Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa, 2000, pp. 137-165.

²³ A 15 de Outubro de 1889 recebe os privilégios majestáticos da coroa britânica que lhe possibilitava exercer a superintendência administrativa sobre os territórios, cobrando impostos, assegurando o policiamento mas também criar forças militarizadas e justiça privadas. O pendão da companhia mais parecia uma bandeira nacional.

²⁴ GAIVÃO, António Mascarenhas, *Gazeta d'Orey*, Apêndice, nº21, Dezembro, 2009 http://www.dorey.pt/gazetas/apend_gazeta21.pdf.

A Portugal ser-lhe-iam reconhecidos os territórios da margem esquerda do rio Congo, até Noqui, Cabinda e Molembo a norte do mesmo rio, mas é forçado a reconhecer o princípio da livre navegação dos rios internacionais.

À parte das reuniões formais, as diversas potências negociaram a ratificação do Estado Livre do Congo, sob a autoridade do rei Leopoldo da Bélgica, que viria a consagrar uma vasta superfície na África Central.

Pressionado pelo governo inglês, em 1885, Portugal assina a convenção com a Associação Internacional do Congo, onde reconhece a delimitação de fronteiras encontradas pelos seus pares europeus.

No ano seguinte, são assinados com “*a França e com a Alemanha dois tratados que definiam os limites fronteiriços na Guiné, no sul de Angola e no norte de Moçambique. Segundo o primeiro destes acordos, Portugal perdia vários territórios na bacia do Casamansa, compensados em parte pelo facto de a França²⁵ reconhecer a fronteira norte de Cabinda. Pelo tratado com a Alemanha, a fronteira meridional de Angola era fixada no rio Cunene e a de Moçambique no curso do rio Rovuma. Ambas estas linhas de fronteira sacrificavam os interesses e as pretensões tradicionais de Portugal — nomeadamente a costa angolana até ao Cabo Frio*”²⁶.

Nas *Colónias Portuguesas* de Janeiro de 1886 podia ler-se com o título *As Terras d’Além-Mar em Grande Perigo*, o seguinte: “*Oprimem-nos a França e a Inglaterra na Guiné, a Bélgica e a Alemanha na província de Angola, os Bóeres e os Ingleses em Moçambique, e assim se acumulam os perigos...*”²⁷.

Em Março de 1887 o capitão Alfredo Augusto Caldas Xavier prontificou-se a realizar uma nova travessia, no que foi apoiado pela Comissão Africana da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Com a subida ao poder do governo progressista de José Luciano de Castro, o germanófilo Henrique Barros Gomes primeiro enquanto ministro da Marinha e Ultramar depois como ministro dos Negócios Estrangeiros do governo progressista apresentou à Câmara dos Deputados em 1887 um mapa da África meridional portuguesa conhecido por Mapa Cor-de-Rosa²⁸ (datado de 1886). Apoiava as intenções da Sociedade de Geografia de Lisboa, da qual também era sócio, no sentido de promover as expedições que pudessem assegurar tal projecto.

A 13 de Agosto de 1887 o governo britânico protestava formalmente contra toda e qualquer ocupação territorial que não fosse efectiva. Portugal recusava as alegações e a correspondência diplomática intensificava-se entre as chancelarias de Londres e Lisboa.

²⁵ “*O governo da República Francesa reconhece a Sua Majestade Fidelíssima o direito de exercer a sua influência soberana e civilizadora nos territórios que separam as possessões portuguesas de Angola e de Moçambique, sob reserva dos direitos anteriormente adquiridos por outras potências, e obriga-se pela sua parte a abster-se ali de qualquer ocupação.*”

²⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira *Op. Cit.*, pp.219-229.

²⁷ “*As Terras d’Além-Mar em Grande Perigo*”, in *As Colónias Portuguesas*, nº 1, Lisboa, ano IV, Jan., 1886 In SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988, p.363.

²⁸ Compreendia as regiões a sul do paralelo 11° S e até ao paralelo 18,5° S. Do meridiano 26° (oeste de Greenwich) para nascente continuando para sueste até ao distrito de Gaza. Ou seja quase toda a Zâmbia, o Malawi e o Zimbabwe.

mentos passados no Chire³⁰ junto da Inglaterra que não hesitou em protestar formalmente ao governo português através do embaixador inglês em Lisboa, Mr. Petre.

No vale do Chire, Serpa Pinto tinha-se deparado com a bandeira inglesa hasteada a qual mandou arriar de imediato, e com os Macololos insubmissos. Quando a 20 de Abril de 1890 o Major Serpa Pinto regressou a Lisboa, o rei quis recebê-lo de imediato, tendo solicitado ao ministro da Marinha que “*me mande ele dizer o dia e a hora em que aqui poderá vir*” “*desejo muito vê-lo*”³¹.

O tenente de marinha João de Azevedo Coutinho acaba por conquistar a região e obriga os chefes africanos à rendição. Os ingleses consideraram estar perante uma situação de confronto.

“*O Governo de Sua Majestade recebeu notícias baseadas na autoridade do bispo anglicano Smithies, bem como dum viajante francês, que os Macololos foram atacados pelo major Serpa Pinto depois do cônsul Bucham lhe ter declarado que eles estavam sob protecção de Inglaterra... O Governo de Sua Majestade lembra a V. Exa. que o ataque dirigido contra os Macololos depois de o representante britânico ter anunciado que estavam sob protecção de Sua Majestade é uma grave infracção dos direitos duma potência amiga... Tenho a honra de solicitar a V. Exa. uma resposta com a brevidade possível.*”³²

Lisboa apenas respondeu à nota inglesa em Dezembro de 1889, mas a imprensa inglesa começa então uma campanha contra Portugal. Artur Paiva explora os territórios entre o Cubango e o Cunene e Paiva Couceiro, em 1890, chega à zona do Bié³³.

“*Mapa Cor-de-Rosa, que mais não é do que um mapa ilustrativo que acompanha dois tratados que Portugal realiza em 1886 com a França (Maio) e com a Alemanha (Dezembro), na sequência da Conferência de Berlim e pelos quais define as suas pretensões à zona de influência no interior das suas possessões.*”³⁴

No acordo luso-alemão são reconhecidas as fronteiras a Norte de Moçambique e a Sul de Angola comprometendo-se Portugal a abrir mão da margem esquerda do rio Cunene, local onde se negociava o marfim com o interior de Moçâmedes.

Mas os ingleses opuseram-se a ambos os tratados, pois segundo eles aquelas potências nunca tiveram interesses nos territórios em questão, acabando os tratados por não passarem de uma simples declaração de princípios.

Em finais de 1889 o primeiro-ministro inglês, Lord Salisbury, afirmava que Portugal era “*uma pequena potência muito irritante (...) só reage a ameaças*”³⁵. Ainda pensou em ocupar Goa, mas teve na oposição o governo colonial da Índia.

³⁰ Actual Zimbabwe.

³¹ RAMOS, Rui, *D. Carlos*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006, p.61.

³² TEIXEIRA, Nuno Severiano, *O Ultimatum Inglês Política Externa e Política Interna no Portugal de 1890*, Lisboa, Edições Alfa, 1990.

³³ SANTOS, Maria Emília Madeira, *Op. Cit.*, p.358.

³⁴ GUIMARÃES, Maria Ângela, *Uma Corrente do Colonialismo Português*, Lisboa, Livros Horizonte, 1984, pp.145-146.

³⁵ SALISBURY, Andrew Roberts, *Victorian Titan*, Londres, Phoenix, 1999, pp.520-522 in RAMOS, Rui, *Op. Cit.*, p.58.

A Sociedade de Geografia de Lisboa considerava que a melhor forma de fazer valer os nossos direitos em África seria a construção de caminhos-de-ferro e do alargamento das linhas telegráficas que permitiam o desenvolvimento comercial da região, nomeadamente o da exploração mineira.

Assim apresentou em Novembro de 1889 uma proposta de criação de uma rede telegráfica entre Quelimane, Niassa, Tete, Zuiribo, Manica, Beira, Sofala, Inhambane e Lourenço Marques; de um projecto de construção de linhas de caminhos-de-ferro de Inhambane ao Transval, da Beira ao Alto Sanhate e de Lourenço Marques até à fronteira do Mussate; de uma forma de atrair emigrantes para se fixarem no Zambeze e em Lourenço Marques, de preferência no distrito de Inhambane e na Maxona³⁶.

A 11 de Janeiro de 1890 o embaixador inglês em Lisboa, Georges Petre entrega a Henrique Barros Gomes e ao Ministro da Marinha e do Ultramar Frederico Ressano Garcia, um *ultimatum* (ver anexo). Barros Gomes solicitou ao ministro britânico que escrevesse uma comunicação para a poder comunicar de forma correcta aos seus colegas de governo³⁷. Com este memorando, Lord Salisbury procurava intimidar Portugal para se retirar da África Austral e pôr fim às ambições portuguesas. O não cumprimento acarretava a interrupção de quaisquer relações diplomáticas e o confronto bélico em África. A esquadra de Gibraltar levava instruções para se dirigir a África Austral e a esquadra do Índico para ocupar Moçambique.

Nessa noite reúne o Conselho de Estado dirigido pelo rei D. Carlos, com Serpa Pimentel, J. Luciano de Castro, Augusto César Barjona de Freitas, Barros Gomes, Abreu e Sousa e o conde de S. Januário.

O major Serpa Pimentel numa atitude fleumática preconiza a insatisfação face a uma possível rendição.

O ministro Henrique Barros Gomes declarava: “*Em presença duma ruptura iminente das relações com a Grã-Bretanha e todas as consequências que poderiam dela derivar, o governo resolve ‘ceder’ às exigências recentemente formuladas nos dois últimos memorandos, ressaltando por todas as formas os direitos da Coroa de Portugal nas regiões africanas de que se trata, protestando bem assim pelo direito que lhe confere o artigo 12.º do Acto Geral de Berlim de ser resolvido o assunto em litígio por mediação ou arbitragem. O Governo vai expedir para o Governo-Geral de Moçambique as ordens exigidas pela Grã-Bretanha.*”³⁸

Era a tentativa algo desesperada, de salvar a face para uma possível mediação efectuada por terceiros, só que a recusa não tardou por o governo inglês considerar: “*que aquele artigo só pode ter execução no caso de as duas partes litigantes estarem de acordo em recorrer quer a uma mediação, quer a uma arbitragem*”.

³⁶ *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, vol. IX, Lisboa, 1889, pp. 95-105 (11 de Novembro de 1889). *Actas das Sessões da Sociedade de Geografia de Lisboa*, vol. X, Lisboa, 1890, pp. 17-18 (Novembro de 1889). Ver também SANTOS, Maria Emília Madeira, *Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988.

³⁷ MAGALHÃES, José Calvet de, *Portugal e Inglaterra: de D. Fernando ao mapa cor-de-rosa (II)* in <http://www.janusonline.pt>

³⁸ TEIXEIRA, Nuno Severiano, *Op. Cit.*

A 13 de Janeiro o deputado progressista Dr. Eduardo de Abreu entra no *Martinho da Arcada* e incita os populares que ali se encontravam à contestação nas ruas: “*Meus senhores a manifestação de hoje deve ser a ultima, até novos acontecimentos visto que já temos governo constituído. Por isso proponho que vamos todos cobrir de crepe a estátua do grande poeta nacional que simbolisa a alma da pátria. Coroamos, assim, brilhantemente as nobres afirmações do nosso patriotismo*”.

Liderando a turba desloca-se ao Largo de Camões onde: “*Em torno do monumento foram colocados cartazes em que se lia o seguinte: Estes crepes que envolvem a alma da pátria são entregues ao respeito e guarda do povo, da mocidade académica, do exército e da armada portuguesa. Quem os arrancar ou mandar arrancar é o último dos covardes vendido à Inglaterra*”³⁹.

No parlamento Eduardo Abreu sugere, de forma irónica, que os deputados fossem autorizados a deslocarem-se ao Castelo de S. Jorge canhonear a estátua de Camões, que fosse entregue a Lord Fife o mosteiro da Batalha e à Rainha Vitória o mosteiro dos Jerónimos para depósito de carvão e gás⁴⁰.

No primeiro *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa* de 1890 é lavrado um protesto da mesma a: “*todas as academias, sociedades, institutos e jornaes das suas relações*”.

Em resposta ao apelo, para além de inúmeras instituições e particulares nacionais a Sociedade de Geografia de Madrid solidariza-se com a sua congénere portuguesa, enviando um telegrama aderindo aos: “*protestos de geográfica Lisboa contra conducta Inglaterra invitando sociedades geográficas dei mundo tomen igual resolución en nombre ciência geográfica y derechos históricos*”⁴¹.

A Sociedade de Geografia de Madrid enviou a todas as agremiações congéneres europeias, uma mensagem em favor dos direitos portugueses (ver anexo).

Consequências da política interna não se fizeram esperar e o Partido Regenerador por intermédio da *Gazeta de Portugal* incitava à oposição ao Partido Progressista então no governo com expressões insurreccionistas: “*esses traidores e cobardes que deveriam ter o seu castigo neste mundo*” ou “*Que se faça justiça a essa gente e que não haja demoras nem delongas.*”

A 20 de Janeiro de 1890, o Secretário Perpétuo da Direcção da Sociedade de Geografia de Lisboa, Luciano Cordeiro, comunicava aos sócios o seguinte: “*Resolveu ainda a direcção depor opportunamente, perante os poderes públicos da nação, a renovação do voto, tantas vezes e por varias maneiras formulado pela Sociedade de Geographia de Lisboa, durante os quatorze annos da sua vida de persistente trabalho, propaganda e consulta, de que uma remodelação da politica e da administração colonial, imprimindo a uma e a outra um movimento disciplinado e pratico, as ajuste firmemente em todos os seus termos, às necessidades o aos interesses o tradições da economia da nação.*”⁴²

³⁹ FORJAZ, Jorge Pamplona, *Correspondência para o Dr. Eduardo Abreu. Do Ultimato à Assembleia Constituinte (1890-1911)*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 2002, p. 40.

⁴⁰ Idem, *Ibidem*, p.41.

⁴¹ Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 9ª série, nº 1, Imprensa Nacional, 1890, p.24.

⁴² Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 9ª série, nº 1, Imprensa Nacional, 1890, pp.54-55.

A Sociedade de Geografia de Lisboa: “*centraliza um amplo movimento de protesto antibritânico, formulando várias moções que dirige aos órgãos do poder político assim como a diversas instituições nacionais e estrangeiras*”⁴³.

Criou-se então uma “*Subscrição Nacional para a Defeza do Paiz*” cujo “*patriotismo posto em prova, encheu litteralmente o salão do theatro da Trindade de cidadãos de todas as classes sociais, accudindo ao chamamento d’um punhado de patriotas, na memoravel noite de 23 de Janeiro de 1890, onde se nomeou uma grande Commissão para se promover uma subscrição a fim de se adquirirem todos os possíveis elementos maritimos de defeza para a Metropole e Colonias.*”⁴⁴

A comissão de subscrição nacional era constituída por 259 vogais de todas as con-vicções e partidos tendo como figura mais conservadora o Cardeal Patriarca e a mais radical o republicano Manuel de Arriaga. O presidente da sua comissão executiva era o Marquês de Pomares e seu vice-presidente o Duque de Palmela. Como vogais foram elei-tos: Eduardo Abreu; Teófilo Braga; Marquês da Praia e Monforte; Rosa Araújo, Latino Coelho; Sousa Martins; Fernando Palha; Salgado Zenha; Bordalo Pinheiro; Roberto Ivens; Luciano Cordeiro e António Enes.

A 1.^a sessão da Comissão Executiva foi realizada na Sociedade de Geografia de Lis-bo, tendo Eduardo Abreu sido eleito seu secretário⁴⁵.

Teve como objectivo subvencionar a aquisição de embarcações de guerra, como foi o caso do cruzador *Adamastor* construído em Itália. Realizaram-se festas e saraus com este propósito.

D. Carlos contribuiu com 40 contos, as rainhas com 20 contos cada uma e o infante D. Afonso com 5 contos.

O duque de Palmela foi o primeiro nobre a insurgir-se contra o *ultimatum* resti-tuindo as condecorações britânicas que tinha desde a Guerra da Crimeia e resolve conce-der um ano de receita da sua casa para a Grande Subscrição Nacional. O conde de Porto Covo e o duque de Cadaval associam-se a esta iniciativa.

Também o marquês de Pomares (futuro presidente da Subscrição Nacional) cujo património imobiliário estava segurado a uma companhia seguradora inglesa transfere o mesmo para companhias seguradoras portuguesas seguido pelo marquês de Rio Maior. O conde Burnay que tinha dois filhos a estudar em Londres, ordena o seu regresso a Portugal.

Segundo a própria imprensa Republicana, D. Carlos: “*teria feito notar a inoportuni-dade de ser na presente conjuntura investido na Ordem da Jarreteira*” e a imprensa monár-quica dizia que este: “*resignou à comenda da Ordem Inglesa do Banho que lhe fora conferida quando era príncipe real e declarou à rainha Vitória que rejeitava a Ordem da Jarreteira que lhe fora conferida e em que havia de ser investido*”.

O Século indicava que: “*apenas teria feito notar a inoportunidade de ser na presente conjuntura investido na Ordem da Jarreteira*”⁴⁶.

⁴³ GUIMARÃES, Maria Ângela, *Op. Cit.*, p.189.

⁴⁴ <http://digitarq.dgarq.gov.pt/?ID=4187670>.

⁴⁵ FORJAZ, Jorge Pamplona, *Op. Cit.*, p.42.

⁴⁶ TEIXEIRA, Nuno Severiano, *Op. Cit.*

D. Amélia reagiu ao *ultimatum* de forma um pouco romântica: “*devíamos cair de armas na mão em vez de aceitar tal ultimato*”. Só depois: “*compreendi que os reis não têm o direito de jogar com a existência do seu povo*”.

O apelo ao sentimento nacional revestia agora algumas formas quase caricatas que levavam a atitudes de algum chauvinismo, vejamos pois algumas dessas expressões: “*Morra a Inglaterra*”; “*Abaixo os piratas*”; “*Guerra, guerra sem tréguas ao comércio e às indústrias inglesas*”; “*Não se compra e nem se vende a Ingleses*”; “*Morte aos Ingleses*”; “*...povo ferozmente egoísta e descaradamente ingrato*”; “*...só é forte com os fracos: diante dos fortes cai de rastos!*”; “*...se fossemos fortes, a Inglaterra beijar-nos-ia os pés*”⁴⁷.

Na toponímia a população alfacinha muda o nome da “Travessa dos Inglesinhos” para “Travessa dos Ladrões”, o da “Travessa do Enviado de Inglaterra” para “Travessa do Diabo Que o Carregue”.

Uma “libra” passa a designar-se por uma “ladra”, um “*beef*”, por um “patife”, uma “inglesada” por “um roubo”, a “prisão dum inglês” por “prisão dum ladrão” ou “preso por inglesar”.

Nomes anglófonos acabam por ser aportuguesados como a revista *High-Life* e o jornal *O Repórter*, que passaram a intitular-se de *Alta Sociedade* e *O Português*. O mesmo se passa com inúmeros estabelecimentos comerciais.

Por todo o lado recitava-se em lágrimas o poema *Finis Patriae* de Guerra Junqueiro:

*Ó cínica Inglaterra, ó bêbeda impudente,
Que tens levado, tu, ao negro e à escravidão?
Chitas e hipocrisia, evangelho e aguardente,
Repartindo por todo o escuro continente
A mortalha de Cristo em tangas d’algodão.”*

A residência de Henrique Barros Gomes é apedrejada por manifestantes. Já não era possível o governo progressista manter-se em funções acabando por lhe suceder, a 14 de Janeiro de 1890, um novo governo regenerador chefiado por Alberto de Serpa Pimentel.

“*Dir-se-hia e assim era, com efeito, que o governo não via com bons olhos as demonstrações populares, não porque ellas pozessem em perigo serio o socego das ruas, mas porque não eram de molde a chamar a Inglaterra a sentimentos conciliadores. Effectivamente, o gabinete Serpa Pimentel e o seu ministro dos estrangeiros, Hintze Ribeiro, não tinham então outro objectivo que não fosse o de chegar com o governo britannico, a um accordo, que pozesse termo á situação instavel em que haviam ficado as relações entre os dois paizes, depois da especie de rompimento do ultimatum.*”⁴⁸

O governo proíbe um comício no Coliseu, bem como uma manifestação patriótica onde se desejava depor uma coroa de flores na estátua de Camões. Manuel de Arriaga e

⁴⁷ MARQUES, Oliveira, *Os caminhos históricos das fronteiras de Angola*, Jornal de Angola, 03 de Dezembro, 2009 in http://jornaldeangola.sapo.ao/20/0/os_caminhos_historicos_das_fronteras_de_angola_2.

⁴⁸ “Correio da Extremadura” in *Correio do Ribatejo*, Sexta, 19 Fevereiro 2010 http://www.correiodoribatejo.com/index.php?option=com_content&view=article&id=874:0-31-de-janeiro-a-revolta-do-porto-conclusao&catid=50:noticias-de-topo.

Jacinto Nunes, entre outros cidadãos, são transportados para bordo de vasos de guerra. O governo impede alguns espectáculos, confisca jornais, desmembra a Câmara Municipal e a Associação Académica, acabando por dificultar o trabalho da Comissão da Subscrição Nacional.



Rafael Bordalo Pinheiro no jornal *Pontos nos ii* procede a uma crítica corrosiva e avassaladora sobre o *Ultimatum* e a política portuguesa na qual D. Carlos (“traição dos Braganças”) e o Governo são alvos privilegiados, salvando-se o major Serpa Pinto apelidado de “*heróico explorador que atravessou a África no meio de triumphos, e é elle só, a verdadeira e única encarnação do espírito nacional, isempto de toda e qualquer macula partidária*”⁴⁹ (falta qualquer coisa, não?) e através da emblemática figura do Zé Povinho do caricato John Bull figura representativa dos interesses britânicos. Os periódicos *Punch*, *Times* e o *Standard* são reduzidos à imagem de galinhas.

“*Não hão-de ser demonstrações rethoricas e indignadas que farão sentir _____ caverna de bandidos que se chama Inglaterra, a violencia da infâmia que nos fez. Explosões de palavras, o vento as leva, sem outra memoria deixarem de si a mais do que canções inúteis e anedoctas. A guerra de Portugal à Inglaterra deve concentrar-se agora, na GUERRA DE PORTUGAL AO INGLEZ???. E essa, inicial e por todas as formas, sem afrouxamento, nem treguas. Não ha em Portugal fabrica ou industria onde o inglez não esteja a viver do nosso dinheiro – Expulsemol-o! Não ha armazém de mercadorias onde o fornecimento mais grande não seja inglez – Substituamol-o! Navio que não venha d’Inglaterra, machina que não venha*

⁴⁹ *Pontos nos ii*, 9 de Janeiro de 1890.

d'Inglaterra, dinheiro que não venha d'Inglaterra! Eliminemos p'ra sempre esse traiçoeiro paiz das nossas relações commerciaes, tão rapido quanto possivel seja, e imponhamo-n'os todos o dever não vêr fim a esta campanha d'odio, de sangue mesmo e de vingança, ensinando-a nas escolas aos nossos filhos, e fazendo-a valer em factos, de que o esforço de homem para homem não seja mesmo eliminado."⁵⁰, mas cedo Rafael perceberia a inutilidade do discurso patriótico, o Zé Povinho do "Comité da Subscrição Nacional" é agora uma figura teatral com as actas na mão cuja legenda refere "*Até agora, as reuniões só teem sido amostras da loquella publica, onde o Hamlet diria com sobeja razão-Palavras e mais palavras, só palavras!*"⁵¹.

A 20 de Agosto de 1890 é assinado em Londres pelo primeiro-ministro inglês, Lord Salisbury, e o conselheiro português Augusto César Barjona de Freitas um tratado em que se reconhece a soberania inglesa sobre toda a região do Chire até ao Zambeze, em troca do reconhecimento do domínio português no planalto de Manica e uma relevante zona de Angola.

Como contrapartida Portugal podia traçar estradas, caminhos-de-ferro e linhas telegráficas nos territórios a norte do Zambeze reservados à autoridade britânica, que para além das vinte milhas a norte do Zambeze, ficava dez milhas a sul do Zambeze, desde Tete até à confluência daquele rio com o Chobe. A Grã-Bretanha passava a ter liberdade de navegação e tráfego de mercadorias no Zambeze e no Chire para o porto da Beira, obrigando-se Portugal à edificação dum caminho-de-ferro na respectiva região, prometendo não ceder os territórios que lhe eram ratificados pelo tratado sem o antecedido consentimento do governo inglês.

*"O tratado que, nas condições difíceis em que foi negociado, era bastante aceitável, foi violentamente atacado no parlamento, na imprensa e na opinião pública em geral, sendo rejeitado pelo parlamento o que levou à queda do governo em 16 de Setembro de 1890."*⁵²

Eduardo Abreu, agora deputado pelo Partido Republicano, insurge-se contra o tratado, e remete uma carta contundente ao líder do partido progressista, José Luciano de Castro (ver anexos).

D. Carlos escreve ao seu tio Príncipe Eduardo VII "*escreveu ao seu "querido tio", o filho da rainha Vitória, a explicar, com "toda a franqueza", que o que lhe interessava era poder conseguir da Inglaterra não muito, mas apenas o suficiente para dar "satisfação ao chauvinismo de muitas pessoas". Era tudo uma questão de aparências. Infelizmente, a questão era a mesma do lado inglês, como o príncipe de Gales notou: "é preciso que entendas que nós também temos de lidar com uma opinião pública que, apesar de melhor instruída, é igualmente exigente.*

(...) No Outono de 1890, ainda insistia em explicar à sua "querida tia", a rainha Vitória, que "a nossa situação aqui é extremamente grave". Sem a benevolência inglesa, estaria "comprometida" a "tranquilidade interior" do país, e também a de Espanha, "porque

⁵⁰ *Pontos nos ii*, 9 de Janeiro de 1890.

⁵¹ SERRA, João B., "O Ultimatum visto por Rafael Bordalo Pinheiro", *Publico*, "Publico-Magazine", Abril de 1990.

⁵² MAGALHÃES, José Calvet de, *Breve História Diplomática de Portugal*, Lisboa, Europa-América, 1990, p.202.

qualquer movimento republicano aqui provocaria imediatamente outro em Espanha-. Por isso, pedia à tia para “influenciar o vosso governo, de modo que desta vez ao menos as nossas modestas pretensões sejam escutadas”, e para “se lembrar que quem vos pede isso é o vosso sobrinho muito devotado”.⁵³



Esta insistência manifestava o interesse do rei pela evolução dos acontecimentos no continente africano. Mas o *Ultimatum* provocou danos irreparáveis na monarquia portuguesa com a sucessão de governos e com o enfraquecimento da já débil economia nacional. Os défices aumentavam e caminhava-se para a falência. Apenas ficavam reforçados os ideais republicanos.

Lord Salisbury, responsável pelo *Ultimatum* e pelo alerta para a mobilização da frota inglesa, é, na opinião de Malyn Newitt⁵⁴, o principal culpado por uma das maiores imprudências diplomáticas da política britânica do século passado.

Os próprios ingleses reconheciam a imprudência de lord Salisbury. O *Star* de Gladstone, dizia “*Se Portugal fosse um covil de piratas chineses, habituados a torturar os seus prisioneiros, em vez de ser como é tradicional aliado europeu da Grã-Bretanha, não seria decerto tratado por esta, com mais sumário processo, nem com mais arbitraria brutalidade*”. O *Bradford Observer* fala em “*atropello de que Portugal tinha sido vítima*”. Durante a assembleia anual da *Greater Manchester Camera*, um dos assistentes, M. Rasdex, considerou que o Governo de sua Majestade tinha sido “*violento, deshonesto e arbitrário*” para com o seu velho aliado.

⁵³ D. Carlos, carta à rainha Vitória, 23.10.1890, ms., em RAW, RAJ — 66/68. In RAMOS, Rui, *Op. Cit.*, p.61.

⁵⁴ NEWITT, Malyn, *A History of Mozambique*, London, Hurst & Company, 1995, p. 347.

Os periódicos franceses nomeadamente o *Journal des Dabats* e o *Temps* apelidavam o governo inglês de “descarado, brutal e cynico”. O *Imparcial de Madrid* questionava: “Expiará a Grã-Bretanha algum dia este feito e outros analogos?”⁵⁵.

A Gazeta de Portugal publicava no dia 11 de Janeiro incentivos à rebelião popular contra o Partido Progressista e os Britânicos com chavões nomeadamente: “Mas os traidores e os cobardes teem o seu castigo n'este mundo”; “As circunstancias são graves”; “Não é possível esperar, ou contemporisar por mais um instante”; “Portugal difficilmente pode recuperar a sua situação antiga, depois do que se passou; mas ao menos, que o mundo inteiro saiba que se fez justiça a essa gente sem brio e sem sentimentos, que assim destruiu e enfraqueceu a sua pátria”; “Que se faça justiça a essa gente e que não haja demoras, nem delongas”; “A parte britannica das negociações foi tratada com um espirito, que se tivesse sido usado para com uma grande potencia, haver-nos-hia envolvido infallivelmente n'uma guerra, e n'uma guerra em que, demais, os observadores neutraes teriam sido compellidos a considerar-nos como aggressores de proposito deliberado”⁵⁶.

Segundo o *Star* tinham sido entregues, em Madrid, 6.000 bilhetes de apoio à posição lusa.

Os italianos, austríacos e alemães procuraram exercer alguma influência junto de Lord Salisbury para que não fosse tão radical para com o governo português.

O deputado republicano Raphael Maria de Labra defendia a posição portuguesa no parlamento espanhol. No parlamento italiano o deputado Mazzlein perguntava ao Primeiro-ministro Francesco Crispi como tencionava proceder. O mesmo acontecia em França com o deputado republicano Jules Gallard em relação ao ministro dos negócios estrangeiros Eugène Spuller.

Marcello Caetano, anos mais tarde, viria a considerar ter sido um erro político não se ter nesta última fase negociado simultaneamente com Inglaterra, reconhecendo que “dormíramos demasiado sobre a certeza da posse”⁵⁷.

O facto é que tais acontecimentos precipitaram Portugal para uma das derrotas diplomáticas mais humilhantes da nossa História. Os ingleses pareciam não estar dispostos a abdicar do seu papel preponderante em África como potência colonizadora.

⁵⁵ “Correio da Extremadura” in *Correio do Ribatejo*, Sexta, 19 Fevereiro 2010 http://www.correiodoribatejo.com/index.php?option=com_content&view=article&id=874:o-31-de-janeiro-a-revolta-do-porto-conclusao&catid=50:noticias-de-topo.

⁵⁶ “Correio da Extremadura” in *Correio do Ribatejo*, Sexta, 19 Fevereiro 2010 http://www.correiodoribatejo.com/index.php?option=com_content&view=article&id=874:o-31-de-janeiro-a-revolta-do-porto-conclusao&catid=50:noticias-de-topo.

⁵⁷ CAETANO, Marcello, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, 4.ª edição, Lisboa, Edições Ática, 1971, p. 138.

Anexos

Capítulo VI da Acta Geral de Berlim

“Cap. VI — Declaração relativa às condições essenciais a preencher para que as novas ocupações nas costas do continente africano sejam consideradas efectivas”.

Art.º 34 — A Potência que de futuro tomar posse de um território nas costas do continente africano situado para além das suas possessões actuais, ou que, não as tendo tido até então, vier a adquiridas, ou do mesmo modo a Potência que vier a adquirir um Protectorado, acompanhará o respectivo Acto de uma notificação dirigida às outras potências signatárias da presente Acta, a fim de as habilitar a apresentar, se houver fundamento para tal, as suas reclamações”.

Art.º 35 — As Potências signatárias da presente Acta reconhecem a obrigação de assegurar, nos territórios por elas ocupados, nas costas do Continente africano, a existência de uma autoridade suficiente para fazer respeitar os direitos adquiridos e, caso haja lugar, a liberdade de comércio e de trânsito nas condições em que vier a ser estipulada”.

Ofício do Capitão-general de Angola José de Oliveira Barbosa para o marquês de Aguiar

“Illmo. e Exmo. Sr.

Tenho a honra de levar à Respeitável Presença de V. Ex.^a as Cartas que me foram remetidas de Tete pelo Governador dos Rios de Sena vindas por terra em consequências da descoberta da comunicação das duas Costas Oriental e Ocidental de África tanto desejada; e nesta ocasião vão, embarcados na Fragata *Príncipe Dom Pedro* os Pombeiros Pedro João Baptista e Amaro José, do Tenente Coronel Director da Feira do Mucary Francisco Honorato da Costa, a cujas diligências e fadigas se deve o êxito deste trabalho e levam os Roteiros da jornada para serem apresentados na Secretaria de Estado desta Repartição.

Deus Guarde a V. Ex.^a

São Paulo de Assunção de Luanda, 25 de Janeiro de 1815

José de Oliveira Barbosa.”

In AMARAL, Manuel - *Relato da travessia de África feita pelos pombeiros, de 1802 a 1811* [Em linha]: O portal da história páginas pessoais 2000-2010 [Consult. 2 de Julho de 2011] Disponível em <http://www.arqnet.pt/portal/pessoais/pombeiros1.html>

Offício de Constantino Pereira de Azevedo, Governador dos Rios de Sena para o conde das Galveias

“Illmo. e Exmo. Sr. Conde das Galveias.

Tendo Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor determinado no ano de 1799 ver se conseguia a abertura do caminho de Sua Capital de Angola para estes Rios de Sena, a fim de que os seus Povos tanto da África Ocidental como da Oriental, pudessem girar com o seu comércio com mais vantajosos lucros do que até agora o podiam fazer: assim como também puderem circular as noticias de uma Costa a outra com mais brevidade, do que se pudessem fazer pelos Navios, e tendo encarregado a dita abertura por este lado Oriental ao Governador que foi destes Rios Francisco José de Lacerda e pelo lado Ocidental ao Exmo. D. Fernando de Noronha Capitão General de Angola, encarregando este ao Tenente Coronel Comandante e Director da Feira de Casange Francisco Honorato da Costa, sucedeu que desta parte Oriental faleceu o dito Governador Lacerda no sitio de Cazembe, tendo feito o seu descobrimento até o sitio donde faleceu, e da outra parte Ocidental, com efeito conseguiram os Escravos do dito Tenente Coronel acima mencionado, a dita abertura até o Cazembe; cujos Escravos tem estado ha quatro anos no dito sitio sem que tivessem meios de se conduzirem a esta Vila para darem as referidas noticias, e vendo eu que esta Vila se achava um pouco destituída de comércio por má intelligência que tem havido com alguns Régulos que a cercam; e querendo eu de alguma forma ampliar esta falta chamei ao Quartel da minha Residência em Maio de 1810 a Gonçalo Caetano Pereira homem muito antigo, e muito pratico destes Sertões, e tratando com ele sobre o aumento que desejava que esta Capitania tivesse no seu comércio lhe pedi me descobrisse algum lugar para onde pudesse com vantagem commerciar; este me respondeu que antigamente vinham a esta Vila negociar os Vassallos do Rei de Cazembe, e que desde o tempo em que intentamos a abertura do caminho nunca mais aqui tinham vindo e que ignorava, o motivo; uns diziam ser pela desordens que os nossos fizeram no dito Cazembe depois da morte do Governador Lacerda, e outros diziam era por que aquella Nação andava em Guerra desde esse tempo com a Nação Muizes, e pedindo eu ao dito Gonçalo Caetano Pereira me desse três Escravos seus para eu mandar de Embaixada ao dito Rei Cazembe para ver se movia aquella Nação a tornar outra vez a esta Vila com o seu comércio como dantes faziam, este me facultou os seus Escravos, cujos mandei de Enviados ao dito Rei Cazembe, e vendo este lá chegar os ditos Escravos tomou a deliberação de me mandar uma Embaixada composta de um grande, e cinquenta homens seus vassallos, na qual me manda dizer que no seu Reino existiam há quatro anos aquelas duas Pessoas que tinham vindo da parte de Angola, cujos mandava entregar; os quais chegaram a esta Vila em 2 de Fevereiro do presente anno, trazendo-me uma Carta de seu Amo, cuja Carta tenho a honra de remeter a V. Ex.^a a Cópia, e perguntando eu aos sobreditos, se queriam voltar voluntariamente pelo mesmo

caminho por onde tinham vindo, me responderam que sim, porém que era preciso eu dar-lhes as providências necessárias para o sobredito transporte, aos quais mandei dar setecentos panos de valor de duzentos e cinquenta reis fortes cada um, e dando de tudo parta ao meu Capitão General, assim como também saber dele se à Real Junta daquela Capital me levava em conta a sobredita despesa, e quando não a pagaria dos meus soldos, de cujo officio ainda não coube no tempo receber resposta.

Eu deveria fazer alguma ponderação a V. Ex.^a sobre este descobrimento, por que não acho maior inteligência nos ditos Descobridores, porém ao mesmo tempo conheço segundo a sua capacidade fizeram muito, e como estes agora tornam pelo mesmo caminho vão insinuados por mim o modo como devem fazer a sua derrota, e as averiguações que devem fazer, a inteligência em que acham aqueles Régulos; se com efeito nos deixarão passar francamente por aqueles caminhos, e quais os mimos que lhes deveremos oferecer; de tudo vão industriados por mim; e estes prometem dar um exacto cumprimento aos, referidos objectos com todas as clarezas necessárias, entregando ao Exmo. Capitão General de Angola tudo quanto acharem tendente à dita abertura; o que tudo participo a V. Ex.^a para que V. Ex.^a se sirva de o pôr na presença de S. A. Real o Príncipe Regente Nosso Senhor.

Tenho também a honra de remeter a V. Ex.^a a Derrota que me ofereceram os Descobridores, a qual é N.º 1, assim como também um papel das perguntas que fiz aos referidos o qual é N.º 2, e a Carta que me dirigiu o Tenente Coronel Amo dos referidos Descobridores, a qual é N.º 3.

A Ilustríssima e Excelentíssima Pessoa de V. Ex.^a Deus Guarde por, muitos anos.

Quartel da Residência da Vila de Tete 20 de Maio de 1811.”⁵⁸

In AMARAL, Manuel - *Relato da travessia de África feita pelos pombeiros, de 1802 a 1811* [Em linha]: O portal da história páginas pessoais 2000-2010 [Consult. 2 de Julho de 2011]. Disponível em <http://www.arqnet.pt/portal/pessoais/pombeiros1.html>

“Ilmo.e Exmo. Sr. Conde das Galveias, do Conselho de S. A. Real, Ministro e Secretário dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos.

Constantino Pereira de Azevedo, Governador dos Rios de Sena

O Governo de Sua Majestade Britânica não pode aceitar, como satisfatórias ou suficientes, as seguranças dadas pelo Governo Português, tais como as interpreta.

⁵⁸ in <http://www.arqnet.pt/portal/pessoais/pombeiros1.html>.

O Cônsul interino de Sua Majestade em Moçambique telegrafou, citando o próprio major Serpa Pinto, que a expedição estava ainda ocupando o Chire, e que Katunga e outros lugares mais no território dos Makololos iam ser fortificados e receberiam guarnições. O que o Governo de Sua Majestade deseja e em que mais insiste é no seguinte:

Que se enviem ao governador de Moçambique instruções telegráficas imediatas para que todas e quaisquer forças militares portuguesas actualmente no Chire e nos países dos Makololos e Mashonas se retirem.

O Governo de Sua Majestade entende que, sem isto, as seguranças dadas pelo Governo Português são illusórias.

Mr. Petre ver-se-á obrigado, à vista das suas instruções, a deixar imediatamente Lisboa, com todos os membros da sua legação, se uma resposta satisfatória à precedente intimação não for por ele recebida esta tarde; e o navio de Sua Majestade, *Enchantress*, está em Vigo esperando as suas ordens.

Legação Britânica, 11 de Janeiro de 1890.”

In MARQUES, A. H. de Oliveira – **História de Portugal**. Vol. III. Lisboa: Palas Editores, 1986

“Illustrissimo e Excelentíssimo Senhor Conselheiro José Luciano de Castro, digníssimo chefe do partido progressista - A convenção assignada em Londres em nome do Rei de Portugal com o fim, dizem os frios personagens signatários d’aquelle papel de estreitar os vínculos de amizade que unem as duas nações não é só um abysmo de perfídias e subtilezas jurídicas à altura de doutores chicaneiros, é também torpíssimo libello que infama e escravisa para sempre toda a terra portuguesa.

Não morrem as nações só quando as fere em cheio o génio da guerra servido pela espada victoriosa, gravando na pedra ou no bronze que vai esconder a Pátria moribunda - finis Poloniae. Uma nação também morre e deshonrada quando os que sentem, os que pensam e podem, assistem impassíveis em nome da ordem a que se vote e ratifique um convénio que é a própria desordem, pois que colloca essa nação, perante o mundo, em estado de quebra fraudulenta de brios e de bens - finis Lusitaniae.

Na desgraçada convenção de 20 de Agosto, desde o artigo em que Portugal se obriga a não ceder a qualquer potencia terra portuguesa, sem o consentimento da Gran Bretanha, até ao artigo em que Portugal é obrigado a construir um caminho-de-ferro, partindo de uma bahia portuguesa, avançando por territórios portugueses, tudo isto porém, terra, estudos, engenheiros e capitães, vigiados e fiscalizados por um membro da variada policia ingleza - um engenheiro nomeado pelo governo britannico (artigo XIV) - é tudo uma vileza. Tudo aspira e respira num traiçoeiro e criminoso ambiente de erros e de baixezas. Como é que o plenipotenciário portuguez foi descendo tanto, sempre de

concessão em concessão, até admitir que num tratado de limites se escrevesse e publicasse que engenheiros portuguezes estudando em campo portuguez fossem sempre assistidos por um espião inglez? No parlamento qual será o engenheiro civil com voz para approvar o tratado? E fora do parlamento, n'outros que a nação deve reunir, qual será o engenheiro militar que, sem tremer de justa cholera e de altiva indignação., queira desabainhar a sua espada para defender o tratado à ordem de um poder executivo transformado em servo, sócio e advogado da espionagem britannica?

Não há uma só cláusula do tratado simplesmente consoladora. Em todas, absolutamente em todas, vê se a guerra adunca do tal cavalleiro da mais nobre Ordem da Jarreteira, rasgando fibra a fibra os lombos do enviado extraordinário de Sua Magestade Fidelíssima. Em todas se vê, e é isto o que fere, Portugal escarnecido, espoliado, submettido para sempre ao protectorado da Gran-Bretanha, sujeito enfim a arrastar-se como um pedinte pelos tribunaes de arbitragem sempre que convier à Inglaterra, directamente pelo missionário ou indirectamente pelo indígena, faltar como costuma à fé dos tratados. A Inglaterra, vendo na sua frente um negociador de capa à hespanhola, discursando brilhantemente em portuguez vernáculo e soffrivelmente em francez de littoral, sabendo de cór vários códigos e podendo interpretar os seus artigos de mil maneiras todas differentes, sempre com o mesmo timbre na voz, sempre com a mesma compostura de corpo, amenisando a conversa com as historias alegres d'esta terra, de cinco em cinco minutos collocando gravemente a mão direita sobre a região cardíaca para fallar de responsabilidades, sacrificios, dôr, patriotismo, etc. - a Inglaterra, repito, em frente de tal negociador, avaliou o estofo dos collegas que o enviavam.

Portanto, não hesitou só minuto. Do Oriente salta para o Occidente e negocia Angola, com a mesma facilidade com que negociara Moçambique. E assim embrulham num mesmo tratado a pátria africana! Está, pois, aberto conflicto de morte, não entre partidos, pois todos parecem mesquinhos perante a magnitude da questão, - mas entre o estrangeiro senhor dos mares, e esta nossa velha, fraca, mas muito estremecida pátria.

Portugal está ameaçado na sua integridade, no seu commercio, na industria e navegação, na sua honra e autoridade, não por um acto positivo de força - até hoje tem sido só e sempre assim que as nações costumam ceder terreno pátrio, - mas por um tratado imposto calculada e friamente, com todas as cerimonias, praxes e facilidades, como se se tratasse de um simples convénio de extradicação. D'esse conflicto Portugal ha-de sahir necessariamente morto e deshonorado, ou digno e vivo. No primeiro caso accetando o tratado; no segundo, rejeitando-o. A nação, e com a nação a justiça universal, o apoio e a sympathia das raças latinas, estará com aquelles que poderem e souberem luetar, de reducto em reducto, até ao ponto de ser impossivel a votação ou a ratificação de similhante convénio. A opposição parlamentar, onde o sentimento patriótico vibra por igual, terá força, todavia, dentro e fora do parlamento para conseguir a rejeição do tratado? O problema é de uma excepcional gravidade: eis porque tenho a subida honra de me dirigir a V. Exa, solicitando a convocação das minorias progressistas de ambas as casas do parlamento.

Certamente que é V. Exa o primeiro a conhecer e a saber pesar as responsabilidades da questão, e por isso V. Exa já terá decidido como e quando convocará as minorias. Portanto, V. Exa far-me-há justiça, crendo que estas imperfeitas linhas nem de leve contem uma qualquer indicação política.

São apenas um desabafo, por me sentir vexado, como todos os bons e leaes portugueses, pelas ultrajantes disposições do tratado. Exprimem também o desejo de sacrificar as minhas pobres forças pela Pátria, cuja honra e existência estão em perigo.

Sou com a maior consideração - De V. Exa, muito att.º, ven. am.º obrg. -Lisboa, 31 de Agosto de 1890-Eduardo Abreu, deputado pela Ilha Terceira”.⁵⁹

In FORJAZ, Jorge Pamplona - **Correspondência para o Dr. Eduardo Abreu. Do Ultimato à Assembleia Constituinte (1890-1911)**. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 2002, p. 45-47

“A ocasião não é propriamente para chorarmos as nossas desventuras, nem para discussões estéreis e inúteis. No momento em que esta gloriosa nação atravessa uma crise assustadora, acerquemo-nos todos da bandeira portuguesa para a defendermos corajosamente das brutalidades do aristocrático marquês de Salisbury, que só pensa em nos roubar, confiado na superioridade das forças britânicas e na indiferença das outras nações do mundo. Esqueçamos por um instante as divergências políticas e unam--se todos os partidos em derredor da mesma bandeira, que é a da Pátria, aquela que outrora tremulou desassombrada nas cinco partes do mundo e que Serpa Pinto ainda hoje empunha briosamente nos pontos mais arriscados do continente africano. O momento não é azado para retaliações, nem para a propaganda revolucionária dos republicanos. Não nos descuidemos porque amanhã pode ser tarde. Abatam-se as bandeiras partidárias para se içar bem alto a bandeira nacional. O governo deve ser o primeiro a ensarilhar as armas. Inspirando confiança aos adversários, eles não recearão seguir-lhe o exemplo. (...) A intimação do governo de S. James melindrou-nos nos nossos sentimentos patrióticos porque não estávamos acostumados a humilhações; e Salisbury atreveu-se a tanto porque dormíamos há 70 anos e não estávamos precavidos. Ouvimos ornear o aristocrático marquês e tivemos a imprudência de adormecer novamente sem nos munirmos de um vergalho.

Suportámos por isso os couces do sendeiro quando outrora não temíamos os rompantes do leão que tantas vezes se rojou humilde a nossos pés. Oxalá que a lição nos aproveite e que o desforço se não faça esperar. A guerra que promovemos às mercadorias da Grã-Bretanha, e que, infelizmente, ainda não é geral, merece o apoio de todos e é

⁵⁹ FORJAZ, Jorge Pamplona, *Op. Cit.*, pp.45-47.

a única que lhe poderíamos fazer com vantagem nas circunstâncias actuais. Portugal, porém, necessita de se desforçar energicamente logo que se lhe ofereça ensejo. (...) Armemo-nos também até que venham melhores dias; e sem perda de tempo, corramos a pontapés os que se embebedam com o nosso vinho e vão depois vomitar no Times as infâmias mais grosseiras. Vamos! Não percamos um momento.

Acerquemo-nos da bandeira nacional e icemo-la bem alto onde não cheguem as afrontas brutais do marquês de Salisbury e da cáfila de bandoleiros que o aplaude nas suas aventuras atrevidas e desonestas (...)”.

MALACA, 1511-2011. 500 ANOS DE ENCONTROS E DESENCONTROS

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Aurélio de Araújo Oliveira, em 5 de Julho

I

1 – Da nossa parte, esta intervenção na efeméride comemorativa sobre a data em que Malaca passou a integrar o espaço ultramarino português, serve apenas de apresentação/introdução ao testemunho humano dos nossos dias, aqui trazido pela Dr.^a Cátia Can-deias. Por isso, é dentro dos parâmetros com que têm ser olhados e enquadrados os espaços geográficos e humanos que algum dia passaram a fazer arte do espaço luso, isto é, na dupla dimensão – do verso e do reverso que – que as duas coisas são, por igual, a história da mesma realidade – que deixamos aqui apenas duas ou três considerações /apontamentos. Não trarão, porém, seguramente, a esta sessão de académicos, qualquer novidade.

Passaremos todos episódios sempre dramáticos e naturalmente violentos do acto da conquista que, na verdade não respeitam só a esta mas a todas as acções de confronto em que foi necessário recorrer à violência das armas. Assim, os factos e circunstâncias em torno do acontecimento histórico de 1511. Violências (hoje naturalmente estendidas aos entorses culturais a que a conquista naturalmente leva, ou levou, impondo os cânones culturais e as crenças dos conquistadores e que hoje são entendidas como violências não menores. Mas ... o drama histórico, quando se verificaram essas circunstâncias, sempre se “resolveu”, e materializou dentro de idênticos parâmetros.

2 – Não cabe no nosso propósito traçar aqui, mesmo em linhas sinópticas, a história da presença portuguesa em Malaca. Isso está feito e, na prática, na brevidade da intervenção, nada de novo acrescentaríamos. Sublinhar apenas alguns comportamentos que do nosso ponto de vista mais agiram, ou terão agido, como factores de aproximação (por entre todo o tipo de contradições) que a presença portuguesa aqui deixou e nos legou e que, passados séculos em que ela se findou, persiste em manter-se junto das populações de Malaca.

3 – Desde o início da chegada ao espaço oriental, Malaca, por informações anteriormente obtidas ou recebidas, logo por primeira e directa informação de Gaspar da Índia (que Álvaro Velho de facto primeiramente registou logo em 1497/98), parece ter-se imposto aos construtores do espaço Oriental como um dos objectivos importantes. Preciosas informações que logo correriam em Lisboa e daqui passariam aos espíões italianos como é o caso, ente outros, de Vincenzo Quirino o qual em 1506 dá conta à Senhoria da

enorme importância da cidade e da sua grandeza, naturalmente tomada de informações e fontes portuguesas.

4 – Particularmente importantes nestes espaços eram os interesses islâmicos. Económicos e ideológicos. Muralha com que os portugueses deparariam logo desde a sua entrada no Índico numa cruzada de religião e de interesses materiais que ficou traçada desde chegada a Calecute e outros mercados e que viria a colocar do mesmo lado da baricada os interesses islâmicos e o das repúblicas cristãs do Mediterrâneo essencialmente Veneza – cujo raizeiro se alimentava por esses espaços económicos.

A Senhoria bem sabia que o terramoto mercantil que abalou o Mediterrâneo em 1500-1502, estava repercutir-se em réplicas sucessivas. Malaca era mais uma dessas peças decisivas nos circuitos orientais (e mediterrânicos) pois dali lhe chegavam – via Cairo – muitas das riquezas daqueles “mares do Sul”. O premonitório ficaria consagrado em Tomé Pires: “*saibam que quem for sôr de malaq.^a tem a mão na garganta de veneza*” (*A Suma Oriental* de Tomé Pires, 441) E assim era. “*Grossa cousa é Malaca*” – dizia, por sua vez, ainda em 1557 Francisco Barreto. (Rego VI. 185).

A posição deste interposto em termos geográficos e económicos está perfeitamente conhecida e definida, num curto espaço de tempo – como dissemos. Peça muito importante não só no espaço do Índico propriamente dito como nos caminhos que drenavam este complexo e acabavam por se estender alimentado o poderio mercantil (e político) das repúblicas italianas – essencialmente de Veneza. Daí a sua imediata oposição aos seus irmãos de religião que acabavam de entrar no Oriente. (Europeus e todos cristãos. A religião? Que se danasse!).

Veneza, sobretudo, particularmente acirrada com o desvio das rotas e a drenagem dos produtos que logo se fez pelas embarcações portuguesas pela Rota do Cabo – como ficou patente das primeiras grandes descargas das especiarias nos cais de Lisboa, em 1502 que “secaram” praticamente as escáfulas do Cairo (e outras da região) (Jaime Cortesão Vitorino Magalhães Godinho. *Passim*). Cumpriam-se todos os maus vaticínios e todos maus augúrios que os vários “embaixadores” – espões italianos logo transmitiram para os itálicos à notícia do bom regresso da viagem de Vasco da Gama a Lisboa, em 1498.

5 – Os primeiros “encontros” indirectos com gentes de Malaca fizeram-se desde os primeiros tempos mormente com a viagem de Cabral e com a segunda viagem de Gama. Os mercadores de Malaca (naturais e outros de proveniência vária) frequentavam praticamente todos as mais importantes escáfulas do Indostão, desde Ormuz a Goa de Cochim a Colombo. Por eles se tomaram também as primeiras informações do continente do Indostânico e dos mares e portos da China.

Todas as primeiras descrições que nos ficaram do Oriente desses primeiros tempos, tanto de nacionais como de alguns estrangeiros (cuja numeração naturalmente se passam) anotam a enorme importância deste interposto mercantil, a grandeza da cidade, a sua riqueza e a sua posição privilegiada em todos os mares e circuitos adjacentes, quer em direcção ao continente, quer em direcção a outra ilhas e arquipélagos que acabaram por

ficar submetidos à estratégia dos seus interesses. Tomemos apenas testemunho de Tomé Pires bem conhecedor de todos estes circuitos. Escreveu: “*he malaca de tamanho peso e proveito q me parece q o mundo nom tem sua igual*” (Suma. 440). Havia, por isso, que arredar todo o tipo de intrusos aos interesses muçulmanos e potentados locais aliados: E todos os grandes interesses locais logo o fizeram e agiram nesse sentido: “*Estes homens (portugueses) que andam tomando o mundo e destroimdo e apagando o nome do nosso santo profeta, e por que Portugal he longe, matem-se todos...*” (Idem, 409).

6 – Em 1505 D. Francisco de Almeida procurava cumprir uma das cláusulas do regimento que levava, logo enviando para as Maldivas-Malaca o seu filho D. Lourenço. Do ponto de vista da posse o controle de Malaca deve-se, de facto balizar, com esta expedição de D. Lourenço de Almeida em 1506, isto é, com D. Francisco de Almeida que, aliás, tinha descido pessoalmente até às suas imediações. Gorada essa primeira tentativa, (não obstante o primeiro contacto directo ter sido feito por esta altura (1507), o objectivo manteve-se. Diogo Lopes de Sequeira em 1508 repete a tentativa. Em vão. Sequeira, por cilada oposição montadas essencialmente pelos interesses muçulmanos, viu gorados os seus intentos e a muito custo escaparia, tendo deixado atrás de si muitos mortos e prisioneiros. Malaca era, de facto, estrategicamente muito relevante. Por isso, não obstante o desaire de Sequeira, em 1509, nova tentativa por Diogo Mendes de Vasconcelos. Ficaria abortada à nascença pelos riscos acrescidos que representava a expedição. O feito requeria mais ponderação. Estava reservado para Albuquerque, i. é, Albuquerque reservou, para si próprio, esse arriscado encargo.

II

No processo que se seguiu atribulado e por entre encontros e desencontros, importará ressaltar aqui a extraordinária atitude humana de alguns dos maiores nomes da construção oriental.

1 – Todas as conquistas se revestem de aspectos e episódios violentos sobretudo, quando há que recorrer à força. Assim também com Malaca após as tentativas “pacíficas” de Albuquerque para haver a cidade por negociações e à boa paz.

Importa referir que sendo uma cidade cosmopolita, várias etnias se haviam aí instalado e para além da denodada resistência dos jaus e poderosos mercadores locais que a dominavam, aliados com os referidos interesses muçulmanos, outros houve que preferiam a boa aproximação e vizinhança, às hostilidades abertas contra aqueles que, já conhecidos das escáculas da Índia das costas do Malabar, vinham ou “*estavam tomando o mundo*”. E isso ficou patente em alguns conselhos dados ao Senhor da cidade: “*pois se estes estrangeiros vinham e queriam negociar não havia que os hostilizar, mas tratar natural e pacificamente com eles. O proveito seria duplo*” (Tomé Pires). Não eram de conselho que “matassem” estes estrangeiros “*mas q fosem bem despachados e comtemtes e com sua merca-*

dora pois vinham a salva fee a seu porto e se taaes homens e tão mãos eram como diziam, que lhe dissesem q se fossem embora e não estivessem no porto” (Tomé Pires, *Suma*, 409).

Assim, logo na conquista, se mostrou indiferença por parte de muitos, se não a colaboração de estratos que mal suportavam aqueles potentados locais. Logo após a conquista não se mostrou geral e idêntica antinomia para com os portugueses sobretudo graças ao comportamento de Albuquerque que, á ferocidade do ataque, soube responder com cordialidade, se não mesmo, generosidade. E para estes e para mercadores que mal sofriam a opressão dos jaus, a conquista de Albuquerque representou uma libertação de que o estadista, aliás, logo soube tirar partido e desde logo soube aproveitar.

Fez com eles trato pacífico. Atribuiu-lhes cargos dirigentes na nova administração. A integração começaria de imediato com estes que não hostilizaram a conquista ou não a hostilizaram em demasia. Desencadeou-se um processo, naturalmente lento, mas começava uma convivência relativamente pacífica. É certo que, tempos depois não correriam no mesmo tom, não tanto por parte as populações mas pela rapina e violência de alguns capitães. E este processo começou bem cedo. Sirva de exemplo (mau exemplo) o que se passava logo por 1515 com Nuno Vaz (e outros) de que adviria até algum abandono da terra. (Gav. da Torre do Tombo. VI. 337-359; V. 1518- 472-486). Os interesses materiais, a ganância e ambição de certos capitães transformaram uma abertura promissora em riscos de permanência que acabou por perturbar seriamente as relações com os mercadores e com a população residente. Acções de má de conduta e de saque e de violência que alguns cronistas, para a verdade da história que escreveram, não quiseram e não puderam ocultar. Diogo do Couto seria uma dessas vozes de delação que muitos, aliás, pretenderam apagar. E o mesmo se diga de várias cartas, avisos e missivas enviados para o reino desde mercadores a alguns funcionários régios mais zelosos até, finalmente, aos jesuítas e outros religiosos regulares, como se colhe de muitos testemunhos que deixaram e delataram nas suas cartas e relações para metrópole ou trocadas entre si. Entre elas, várias sobre Malaca, em particular. Condutas que acabariam por perturbar seriamente as relações entre os novos senhores e as populações locais e acabariam, finalmente, por levar a hostilidades para com a presença portuguesa mais ou menos por todo o lado e que conduziriam à decadência e perda do complexo Oriental que Jaime Cortesão particularmente ressaltou, mostrando, por seu turno sobejamente, que tal processo começou demasiado cedo e pouco ou nada teve a ver com a administração espanhola propriamente dita. Alguns estudos “recentes” mostraram, até, que se travaria esse processo tão acelerado, visível particularmente desde meados do século, como se constatou em algumas rotas nevrálgicas (A. R. Disney *A Decadência do Império da Pimenta*, Lisboa, 1981).

Na conquista, a violência e a destruição ou anulação não se verificou, de facto, de igual modo para com todo os estratos da população. Alguns saudaram até a liberdade obtida face aos potentados e arbitrariedade dominante dos jaus e outros instalados. Calcula-se que um número de mais de mais três mil pessoas pertencentes geralmente aos estratos inferiores, eram até aí mantidos como escravos por essa administração e pelos

senhores da cidade. Ver-se-iam livres com a conquista de Albuquerque. Uma política certamente estratégica mas também, sem dúvida, integradora:

“logo providenciou nos meios que mais conviriam à governança e quietação da terra. A ele vieram os moradores que ali ficaram dasento assim gentios do Queby como do Pegu, dos Jaus como dos mouros desta e de outras partes fazendo-lhe uma fala publica em modo de requerimento. Trazendo-lhe à memoria como as cousas ainda estavam frescas e os ânimos pouco quietos e seguros no serviço do rei de Portugal, e outros como malaios e jaus andavam levantados ... Portanto eles bons e fieis vassallos do rei de Portugal que ele capitão-mor tinha ganhado pelas armas e depois per amor de boas obras e merces que dele receberam, lhe requeriam que não partisse para a India pelo menos até a próxima monção e que se porventura na feitoria havia alguma necessidade p.^a pagamento da gente de armas (que não eram só reinóis) eles o supririam com sua fazendas”.

“Afonso de Albuquerque, posto que estes moradores o apertavam muito... quase lhe imputando responsabilidades se sobreviessem dificuldades, todavia, este zelo que viu naquelas pessoas tão principais de quem dependia a governança e sossego da terra, segurou mais a sua saída...” *“Tomou com ele muitos jaus por serem grandes homens neste mister do mar”* (Rego. II. 291-292). Não espanta, por isso, que conservando os seus costumes e religião muitos se tenham depois sacrificado ao serviço de Portugal. Inclusive, muitos mouros! Assim o diz Xavier a propósito do cerco de 1551: *“todos os moradores de Malaca serviram muito a V. A. com suas pessoas e fazendas”*. Outros testemunhos de outros jesuítas como em 1560 ao anotar que muitos da confissão islâmica morreram em Malaca ao serviço de Portugal (Rego VIII. 419). A todos esses autóctones se ficou devendo a prolongada resistência que foi possível opor em Malaca aos potentados da região e depois aos holandeses cujos ataques se sucederam sobretudo desde os inícios do século XVII e de 1620 em diante até à queda em 1641.

Albuquerque logo após a conquista, não hesitou em colocar em lugares de responsabilidade da nova administração, alguns autóctones que a população respeitava e aceitava. Depois, a utilização das populações locais e até alguns jaus, integrados e aceites nos seus corpos militares sobretudo nas fainas marítimas e de apresto naval. Soube aproveitá-los, integrá-los e responsabilizá-los na governança administrativa (e económica) da terra. Estratos estes, trazidos ao convívio pacífico dos reinóis e que, em tempos futuros, quando a instabilidade e os apertos começaram, principalmente conduzidos por potentados exteriores desde os regionais aos recém-chegados europeus – holandeses, ingleses como também franceses a partir dos inícios do século XVII – se posicionaram, de um modo geral, ao lado da administração portuguesa sendo que muitos deles se haviam já entrosado profundamente com os reinóis, operada já uma miscigenação racial e cultural notáveis. Sem paralelo – como já referimos - com outros “intrusos” europeus que sempre permaneceriam e olhariam “de fora” estas realidades locais.

Poderiam lembrar-se outros nomes em que a componente humanista e ética agiu no sentido da aproximação. Salientaria Duarte Pacheco Pereira a D. Francisco de Almeida como sobretudo o notável D. João de Castro, que por tempos susteve a eminente der-

rocada do Complexo Oriental. Em todos eles, mas sobretudo nestes últimos, à drástica acção militar no campo da batalha, souberam responder com condescendência e compaixão humana para com os vencidos ou dependentes, em atitudes sem paralelo que ainda hoje constituem lições de humanismo.

Referido o exemplo de Albuquerque, lembraria sobretudo de D. João de Casto que após a luta e a refrega respondeu com humanidade, com a generosidade do perdão mandando salvar por entre os destroços que boiavam nas ondas, os sobreviventes inimigos contra os que, ali mesmo, lhes queriam assestar o golpe de misericórdia. Ordenaria que, em contrário, os socorressem e os metessem a bordo tratando-os – fossem gentios fossem muçulmanos. Uma atitude de humanidade (alijados fanatismos políticos e religiosos). Uma lição ímpar de tolerância e de ética moral, fazendo lembrar ou estabelecer uma ponte de comportamento ético e moral que desde cedo vimos também presente em Zurara a quando dramática e desumana cena da partilha de escravos em Lagos. Não se apela, nestas dramáticas circunstâncias, para o Deus dos cristãos, para o Deus da misericórdia europeia, mas para a condição igualitária do ser humano e para Mãe-Natureza que, para além da cor da pele, para além do seu nível cultural (pautado pelos parâmetros cristãos e europeus) e para além do tipo de crenças e confissões religiosas, a todos fez iguais.

Nada de igual na literatura do tempo desde Zurara a D. João de Castro, passando igualmente pela condenação implícita ou expressa da própria escravatura em vultos como Resende como Sá de Miranda, Gil Vicente, para acabar em Camões (dimensão pouco ou nada referida, aliás quando se diserta sobre esta temática). E o mesmo se poderá dizer de muitas das atitudes de Albuquerque aqui junto das populações de Malaca logo após a conquista quando ao enorme tesouro do saque preferiu a salvaguarda da gente que levava, incluindo escravos. Barros fixou em duas palavras apenas o comportamento deste enorme cabo de-guerra que no ardor do confronto não poupava ninguém: “*Já que perdia a fazenda não queria perder a honra*” (Barros, *Ásia*, II, 317). Os povos da região souberam distinguir a acção desse Homem esquecendo, por ventura, o peso da sua lança ou preterindo lembrar e sobrepor à força da sua acção militar a vertente humana, ética e moral para com as populações acabando por fazer dele objecto de veneração e admiração, quando alguns dos seus sucessores, mais débeis na acção militar, quiseram ser mais drásticos na intransigência, na rapina e na violência e na arbitrariedade.

Por isso, e para além de todos os “desencontros”, criando-se desde aí um tipo de relações e de trocas mútuas que, no que respeita a Malaca, permitiram manter uma relação importante entre portugueses e malaios até a conquista dos holandeses em 1641, sendo de ressaltar, neste transcurso de convivência, às vezes de mal sofrida convivência – é certo – o papel pacificador e integrador, por parte de outros principalmente graças à acção dos jesuítas. O episódio relatado na Carta redigida de Malaca em 1555, é particularmente significativo deste entrosamento mútuo com as gentes locais. A despedida foi custosa, de parte aparte: “*sem dúvida que foi o pranto, lágrimas e sentimento tão grande nos homens que era muito para pôr espanto e muito mais para causar admiração os alaridos e gritos que por espaço de três horas tiveram os meninos desta terra*” (R. Catz. 75). Poderia aduzir-se aqui outro notável testemunho escrito partir de Malaca acerca do soltan Abohad:

“nunca obedeci a outros nem hei de obedecer enquanto houver portugueses no mundo se não viver e morrer por serviço de V. Alteza” (De Malaca.1522. Gav., T. Tombo. 511). E não falo no extraordinário envolvimento que tiveram com Francisco Xavier, lapidarmente relatado por Fernão Mendes Pinto em carta de Malaca de 1554.

2 – Importará nesta efeméride sublinhar por entre os muitos “desencontros”, os “encontros” cuja memória é hoje ainda uma impressionante realidade que persiste nas populações locais de Malaca com uma força anímica extraordinária. Requerem (pedem) necessariamente, ainda na actualidade, um entendimento necessário que passará pela compreensão mútua e por um novo tipo de relação que, esquecido os episódios menos edificantes do passado longínquo, sejam capazes de engendrar forças de reconstrução nas roturas operadas (mas passadas), em direcção a um projecto de aproximação dos povos e, até, das realidades físicas por distantes que sejam - que a capacidade lusa sempre teve força de ultrapassar e que os actuais meios de comunicação facilitam e permitem tornar cada vez mais próximos.

Portugal sempre teve, neste aspecto da aproximação dos povos e culturas e para além de entorses inevitavelmente presentes, uma capacidade invulgar – diria congénita – que nenhum outro povo europeu conseguiu igualar, na abertura de compreender, de integrar de aproximar para além, embora, dos episódios de confrontos que já os cronistas do nosso século XVI numa visão “humana” da realidade não quiseram – como disse-mos – ocultar. A realidade humana era, e é, uma realidade complexa e o humanismo português, nesta vertente da acção e das realidades físicas e humanas, para verdade do testemunho histórico, tudo nos legou, nas vertentes positivas e negativas. No verso e no reverso. Também, por aqui, uma lição de verdade.

Dos muitos “passos” deste processo e dos exemplos humanos acima referidos, elegeria três ou quatro momentos ou circunstâncias que, do nosso ponto de vista e, para lá dos desencontros de toda a espécie, matizaram e fizeram ou contribuíram, sobremodo, para o entrosamento com as populações de Malaca.

3 – Nesta aproximação a um tempo racial e cultural teve papel decisivo – como aliás por todo o lado, a Igreja isto é, o Clero regular. Deste, principalmente os jesuítas. Exerceram um notável papel de contenção entre a ambição e a desumanidade de muitos reinóis, (de capitães a mercadores) e a preservação de valores morais e comportamentais que permitiram a liberdade dos povos e, em grande parte a preservação dos seus valores comportamentais e culturais favorecendo integração de práticas e valores que não contendessem (ou não contendiam) com a essência, os dogmas e cânones costumeiros do cristianismo europeu, arrostando por vezes com a oposição de outros elementos do clero ou, até, de parte de alguns do próprio grémio, na sua atitude humanista de integrar e aceitar comportamentos locais e costume das populações locais.

Nesse processo são também de lembrar, certamente, algumas medidas como as determinações régias de 1522-1524 e 1559 em que se determina que, as populações autóctones, fazendo-se cristãs fossem livres e forras. Todos, ou escravos de guerra, ou

indígenas ou mesmo muçulmanos, proibindo de continuar neles o tráfico da escravatura. Qualquer que seja o testemunho valorativo de hoje, relativamente as estas medidas, não deixa de constituir uma atitude importante e um factor decisivo de aproximação ou integração visto que pressupõe, à partida, uma atitude livre e individual. Por óbvio interesse, certamente, mas que não deixou de operar efeitos. Ficou o testemunho deste processo e dos seus efeitos em Malaca: “*Em Malaca os escravos mouros ou gentios quando querem ser livres acolhem-se a Igreja*” (Rego. V. 300). E passo aqui outras medidas e outras atitudes relativamente à escravatura quer presentes na legislação quer na produção literária e atitude de alguns humanistas portugueses do século XVI, sem paralelo também na “produção humanística” europeia do tempo (ou por muito tempo ainda). Passo ainda também algumas importantes medidas legislativas acordadas, em vários momentos ao comércio e aos tratos locais ou regionais.

4 – A população de naturais do reino foi crescendo mas era e foi totalmente incapaz de resistir sem esta colaboração dos naturais aos vários e sucessivos apertos que a cidade foi sofrendo. E em Malaca as coisas correriam, por isso, praticamente sem grandes problemas ou sobressaltos até meados do século. A partir de então, a situação altera-se todavia, integrada num processo geral que se desencadeou, sobretudo durante a segunda metade do século XVI com cercos sucessivos desde o primeiro em 1537, mas particularmente repetidos depois e cada vez mais violentos até 1593). Jaime Cortesão assinalou desde 1544-1550, a derrocada do império do Oriente coincidente com a recorrência cada vez mais activa de revoltas e sublevações por toda a parte. O mesmo processo se verificaria em torno de Malaca. Logo em 1551 tendo Francisco Xavier relatado para o monarca o notável comportamento dos habitantes na defesa da cidade ao lado dos reinóis e pedindo até para eles a necessária recompensa (carta de 1551). Depois, no século XVII, as tentativas e cercos dos holandeses: o primeiro logo em 1606 depois o de 1626 e 1628. Depararam-se sempre com a denodada resistência de reinóis e dos naturais até ao ataque final em 1640-1641. Importará sublinhar que perante escassez de meios de defesa, Malaca resistiria até aqui, graças a esse esforço conjunto das populações locais incluindo de muitos muçulmanos que, ao lado de outros naturais e dos reinóis sacrificaram as suas vidas por esta presença portuguesa. Ficariam vários desses testemunhos. Malaca cairia, finalmente, não às mãos de naturais, mas de outros europeus.

Assinalemos no que respeita a Malaca duas ou três etapas que me parecem mais importantes neste processo de aproximação e encontro.

1 – 1530-1533

Passados os primeiros tempos, os anos do início e da década de trinta (1530-33) assinalam um marco a reter nesses processo de aproximação e integração. Tem a ver com o aparecimento de duas instituições de quais decorreram acções particularmente importantes.

Em 1532 o vigário geral de Malaca refere que havia já em Malaca muitos meninos filhos de portugueses com mulheres autóctones. Pouco depois se testemunha que as casas dos portugueses pareciam mosteiros de freiras, tantas as mulheres indígenas que aí viviam (P. Jerónimo Fernandes – 1560; Godinho, *Mito*, 394). Muitos casados e radicados com filhos (A. Rego. I. 492). Então, por esses tempos (ou pouco depois – meados do séc. XVI), já muitos meninos “*liam e estudavam pala cartilha do Calçadilha*”.

Por esta mesma altura (ano de 1532) há a notícia de estar já funcionamento uma instituição particularmente importante – o hospital de Malaca que, obviamente vinha funcionando desde tempos anteriores (ainda que não muito – é certo). Na verdade, é deste ano a primeira notícia – da fundação da Santa Casa da Misericórdia de Malaca: naturalmente acoplada ao hospital. Refere-se em 1532 “*vai pouco avante por haver poucas esmolas*” (Pedia-se, por isso, ao monarca nessa altura dinheiro para correr com as referidas obras e para as alaias de culto da respectiva igreja) (A. Rego. III. 222-229).

Não nos demoraremos na importância da Misericórdia de Malaca (ou das Misericórdias no Oriente, no seu conjunto). Sublinhe-se, porém, que essa instituição desempenharia um papel notável e decisivo junto de todo o tipo de populações, indiferente a raças e cores., costumes e religiões numa notável atitude humanista para com todos os necessitados. Uma acção indiscriminada a raças cores ou religiões – o que é particularmente ressaltado, até pela diferença com o que se observou depois – por insuspeitos historiadores como é o caso Charles Boxer, (Entre outros, *O Império*, 276-77 e outras). Diga-se, que neste hospital se instalou Francisco Xavier quando chegou a Malaca em 1545. Logo iniciaria aí o seu apostolado tratando dos enfermos e dos doentes e também ensinado as crianças. Uma da primeira escola (colégio?) que, de facto, parece ter funcionado acoplado ao Hospital de Malaca. Em 1545 Xavier sublinha que o seu apostolado no hospital consistia precisamente no ensino de meninos e crianças.

2 – 1545-1547/1560

Representa, do nosso ponto de vista, outra etapa importante. Esta etapa tem a ver essencialmente com instalação de casas de religiosos, franciscanos e dominicanos e agostinhos e, sobretudo, dos jesuítas. Aqui essencialmente a presença de Francisco Xavier.

De Goa chegado Malaca em 1545, marcou decisivamente este processo ainda que primeiramente em estadia rápida e breve, pois logo partiu para o Japão ainda nesse mesmo ano. Já referimos que Francisco Xavier quando chegou a Malaca em 1545 logo se instalou no hospital (como acabámos de referir). Estrutura naturalmente melhorada e aumentada e em parte também transformada em verdadeiro colégio nos tempos subsequentes. Facto que, também por este lado, denota a importância dessa instituição e do que irradiou a partir dela. Seguindo para o Japão ainda em 1545, regressará a Malaca e segundo o testemunho do P. António de Quadros, (a quando da sua morte, em 1552), se refere ter estado quatro vezes em Malaca servindo nas quatro vezes no colégio e no hospital da cidade. (Rego. VI.32). A ele se ficaria a dever, na prática, a fundação do colégio.

Em 1548 são enviados para Malaca mais dois companheiros agora e já, nomeadamente, com a tarefa expressa de “*ensinar a ler escrever e contar*” (A. Rego. IV.50). E de facto em 1548 o P. Roque de Oliveira refere que uns 180 alunos frequentavam, então o seu colégio.

São estes anos em termos de aproximação e encontro profundamente marcados por este conjunto de factos e pela presença de Francisco Xavier apesar de andarilho por todos os cantos do Oriente. Como referimos, logo na chegada, instalado no hospital. Logo desde aí inicia a sua acção pastoral e educativa. Não nos demoramos na sua extraordinária acção – de todos bem conhecida. Diga-se que no que respeita Malaca, para além de outros aspectos relevantes introduziria aí vários costumes, várias tradições que não mais se perderam junto das populações locais (coisas menores, mas significativas. Por curiosidade, entre elas, o chamado “botar das almas” do Purgatório que depois permaneceria não só como património religioso mas também cultural pelos cantares locais a que deu origem: “*pelas noites ia com uma campainha pequena encomendando as almas do Purgatório e levando consigo muitos meninos*”) (A. Rego. III. 1546) (NB. Em tempo: há nestas paragens uns caranguejos do mar que mostram, na carapaça lombar, um desenho em forma de cruz e que têm um nome muito especial e um especial respeito por parte dos locais. Eis a razão: Francisco Xavier navegava um dia no seu barco em direcção a uma ilha. De repente, foi apanhado numa violenta tempestade. Ele tentou acalmar o mar revolto mergulhando o seu terço na água. Escapou-se-lhe, porém, de entre os dedos e sumiu-se nas águas do agitado mar. De joelhos no barco, orou ao Senhor para ajudar a recuperar o terço que lhe escapara. De repente, um caranguejo sai da água segurando o terço nas suas patas! Xavier agradeceu a Deus e, em seguida, abençoou o caranguejo. A tempestade acalmou. O “bicho” foi-se, mas levando consigo a marca da Santa Cruz gravada no “lombo”. Selo que ainda pode ser visto por todos na parte de trás do caranguejo. Crismaram-no de “Xavier”. E com grande benefício! Por causa do grande nome e do favor que fez a Mestre Francisco, tem “navegação” livre! Ninguém lhe toca! Até hoje!) (Recolhido junto da população piscatória do Bairro português de Malaca por Cátia Candeias).

A fundação do Colégio de Malaca foi peça importante e decisiva nesta vertente da aproximação cultural e aculturação das gentes de Malaca. Poderá haver dúvida sobre o exacto momento da fundação ou primeiro início, mas o que é certo, é que é precoce a referência ao funcionamento da “escola” de Malaca ou em Malaca. Fernão Mendes Pinto ao tempo da sua chegada a Malaca acolhe-se também a esse colégio. Em 1551 estava em pleno funcionamento. Por esta altura (1552-1553) se refere que era já demasiado pequeno para o ensino do catecismo e das letras “*em uma cidade muito grande, muito povoada e também muito luxuriosa, não respeitando os seus habitantes nem regras nem fronteiras de parte aparte: o pecado da luxúria é geral*” (1550-1553. Rego. VI.14). Por seu turno, refere o P. Bernardo Rodrigues, em 1558: “*chegamos aqui a Malaca em 1553 por ordem do Mestre Francisco eu e o P. Francisco Peres. O nosso trabalho até agora tem sido ensinar neste colégio a ler, escrever e contar obra de 200 meninos filhos de mercadores da cidade e também aprendem umas prosinhas cantadas ao modo do reino e quando os particulares queriam fazer alguma festa eles vão com suas capelas e ramos com suas vozes e vão tanger pela*

cidade pelas almas do purgatório, vestidos com seus habitos brancos” (Rego. VI. 388-339) (Como vimos, prática e costume introduzidos por Xavier logo na sua chegada).

Também Fernão Mendes Pinto deixaria correspondência assinada do colégio como é exemplo a missiva de 5 de Dezembro de 1554 quando por aí passou o corpo de Francisco Xavier anotando a grande devoção e reconhecimento das gentes de Malaca – da grande cidade de Malaca – como era por esses tempo: “*aí o saíram a receber com grande procissão e solenidade pois era mui amado das gentes de Malaca*” (A Rego: V. 512. NB: ver acima a lenda dos “xavieres”).

Nesta cidade grande e essencialmente de mercadores, o ensino (das letras e da matemática) foi tomado a peito desde o início pelos religiosos e em particular pelos jesuítas dentro da sua forte componente educativa. A Francisco Xavier, se ficou a dever esse primeiro ensino ministrado aos locais e ainda a primeira cartilha em língua autóctone: “*a maior ocupação que tenho é verter as orações do latim em linguagem que os gentios daqui possam entender. É coisa mui trabalhosa não saber esta língua*” (Rego. III. 1545). A vertente do ensino nas ciências positivas e na parte humanística fará parte importante da formação e não apenas religiosa. Na parte humanística a aprendizagem da língua e a tradução era veículo para uma aproximação bidimensional – de levar, mas também de receber e integrar.

3 – 1560

Os anos de 1560 em diante assinalam, do nosso ponto de vista, uma nova fase

Uma terceira etapa que corresponderá ao apogeu de Malaca 1540-1560, mas também ao início da decadência e das dificuldades. Tempos em que as relações decorrerão de modo mais atribulado. Tempos conturbados.

Poderemos tomar como testemunho do apogeu e Malaca a referência por alturas de 1550: testemunho alargado de “*uma cidade grande, e de grande trato, sede de muitos mercadores que se espalham por todo o lado*” (carta de Francisco Pires. Rego. VII. 14). Os comportamentos luxuriosos (com escândalo dos “apóstolos” da Companhia) corriam paralelos com esta prosperidade e com esta riqueza (“*cidade grande porém grandemente devassa e dissoluta*”). Confessara-o já Francisco Xavier logo na chegada em 1545 mostrando que o entrosamento com a população local era já muito grande e fora dos parâmetros comportamentais da religião que ali levava: muitos portugueses casados com mulheres da terra e que além de serem casados tem tres quatro mancebas e muitos, meia dúzia e mais (Rego. IV. 7). “É corrente, terem os portugueses muitas mulheres, vinte e quatro e mais e de várias castas, todas cativas.” (Ibidem,). Tudo dependia apenas das capacidades económicas de cada um, adoptando o comportamento islâmico. Esse poder económico era grande por esta altura, crescendo ainda até os anos de 1550-1560.

Vimos também o testemunho de 1552-53 em que se refere que colégio que era já pequeno (ou muito pequeno) para o ensino do catecismo e das letras “*em uma cidade muito grande, muito povoada*”. Seria, por isso, construído um novo edifício logo em 1557. Novos edifícios mais amplos e espaçosos juntamente com a construção de uma nova igreja.

Por outro lado, é nesta altura em que se instalam em Malaca outras Ordens religiosas Os dominicanos, franciscanos e agostinhos. Em 1557 é criado o Bispado de Malaca. Diz-se em 1558: “*estão aqui franciscanos dominicanos chegados acerca de 45 dias*” (Rego. VI.339). Acção menor que a dos jesuítas mas, mesmo assim, também importante.

Marcar-se-iam, porém, com estes tempos o apogeu e a grandeza da cidade. Com o apogeu vem a coincidir, na prática, o início da decadência. Os tempos iam alterar-se rapidamente para a expressão política do espaço oriental e, logo, também em Malaca.

A Carta de Joane Anes – mestre das naus da Ribeira – é, a este propósito, premonitória: “*Senhor, saiba que se a Índia se perde é pelos vossos capitães mais que pela acção e hospitalidade deste gentes, por serem grandes ladrões, grandes tiranos que roubam os reis e senhores da terra e assi em Malacá*” (1552. A. Rego. V. 107).

Pouco depois Fr. Estêvão Santa Maria ante a ineficácia e sérios avisos para o reino, refere o estado das coisas em 1557: “*estamos prestes a cairmos em servos, todos cativos dos mouros*” “*estamos todos a dormir enquanto os outros bem acordados*” “*todos dormimos e o inimigo nosso vigiando-nos e serquando-nos*” (Fr. Estêvão de S. 1ª Maria. Rego. VI. 273). Por sua vez, novamente explicito por D. Antão de Noronha: “*estão nossos inimigos por o todo lado a tomar forças da nossa fraqueza*” (Dezembro. 1564. Gav. T. Tombo. III. 188).

As coisas complicar-se-iam a partir de 1560 com o aparecimento da Inquisição no Oriente. Goa – 1560 e, logo depois, levada também a Malaca.

Seguir-se-iam por isso, na segunda metade do século alterações por vezes bem graves. Duas causas, muito evidentes: a acção de alguns dos capitães e governadores, à semelhança do que se observava desde Goa e por outros lados. Os vexames começariam cedo como foi o exemplo pelos anos de 1515-1518 – como já referimos. Os maus exemplos continuariam pelos anos seguintes com alguns outros capitães. Ficaria também tristemente célebre D. João da Gama (pelos anos de 1580) tanto para a população malaquense como para as populações vizinhas, anulando em grande parte a acção integradora dos jesuítas. (Passamos também algum procedimento menos edificante de alguns elementos do clero, de alguns responsáveis eclesiásticos).

Coincidente com estes anos, com a vindima rapinadora que percorreu todo Oriente (Ver Jaime Cortesão. Passim), acresce agora ou a partir daqui, a intolerância ali introduzida com Inquisição. Transformar-se-ia num instrumento persecutório em que, muitas e muitas vezes (como na metrópole), se iludiu a pureza da fé com a “pureza” do interesse material. E alguns jesuítas (e de nome) acabariam por ser vítimas também dos lebreiros que outros “*mais puros e lavados*” ali introduziram e depois conduziram. Passemos – que é saga conhecida.

Aspecto decisivo desta última etapa, em termos de aproximação e integração, agindo ou acumulando as dificuldades que começaram a verificar-se desde aí. Exerceria uma acção particularmente nefasta, com reflexos políticos muito negativos. Levaria à fuga e à rebelião de muitos reinóis mancomunados ou não com populações locais ou com os outros europeus concorrentes que depois foram chegando. Deve dizer-se, porém, que numa acção igual quer para reinóis quer para as comunidades locais. Teria imediatos reflexos políticos isto é, com a sua acção persecutória e discricionária, levaria ou acen-

tuaria o mal-estar que levará a revoltas consecutivas. Passado o cerco de 1551, a “Santa” contrariou, de facto, toda esta política de aproximação e integração com a sua fanática intolerância religiosa com graves reflexos no tecido económico da própria comunidade reinol e luso-descendente. Não é a única responsável, mas datará desde aí a sucessão de ataques por todo lado e também sobre Malaca dos potentados da região aproveitando o descontentamento de estratos das populações locais. Depois da sua introdução, contribuiu para alimentar outros percalços cada vez mais repetidos: 1568, 1575, 1580/81, 1586. Um rosário de cercos sucessivos em que sempre se foi caminhando para a instabilidade e a revolta com anos particularmente difíceis de 1587 e 1592-93. Valeria, neste transcurso, a acção de alguns capitães e, mais uma vez, (ou sempre) e não obstante, o contributo sempre decisivo dos habitantes Malaca.

Malaca representava em todo o complexo oriental uma peça importante em todos os caminhos mercantis do Oriente e extremo Oriente. As batidas feitas na costa do Malabar sobretudo em Goa, Cochim, como em Macau e por sua vez em Malaca, tiveram sérias repercussões nas comunidades mercantis e na população em geral. A tolerância e o magistério de Xavier, de Richi ou Nobili como até de Loyola em conciliar e “*guardar os costumes da terra*” – esgotara-se. A intolerância levantou muitas populações – que os potentados locais souberam de imediato aproveitar. Suceder-se-iam sucessivas revoltas e depois ataques a própria Malaca que, por alturas de década de 1580 se iam tornando fatais. Valeria na ocorrência a acção de Paulo de Lima (1587). A sua acção deixaria as coisas em relativo sucesso até o aparecimento dos holandeses e dos ingleses que logo se lançam em ataques sobre os pontos nevrálgicos e mais sensíveis do Oriente. Ora, Malaca era “*prenda grande*” – disse Barros. Da solidez de Malaca dependia todo um vasto complexo de redes e caminhos que se estendiam aos mares do Sul e do Extremo Oriente, como da boa circulação em todos as mais importantes saídas do Coromandel da Índia e, nesta altura, das costas do Japão e da China. As coisas tornar-se-iam graves na segunda metade do século com perdas mesmo definitivas. Entrou-se no século XVII. Vieram os concorrentes europeus sôfregos das riquezas orientais. Não “respeitariam” nada, nem ninguém particularmente os portugueses que dominavam ainda esses mares, e não obstante muitas revoltas e algumas perdas já verificadas. Vieram os ataques inevitáveis. Valeu nesse período dos inícios do século XVII a notável acção de André Furtado e Mendonça que anulou tentativa dos holandeses de 1606/1607 sobre Malaca e sobre os mares do Sul cuja capitania assumiria em 1608. Todavia, pós um breve período de tréguas (de 12 anos – 1609-1621) os ataques recomeçam. Ormuz cai em 1622 e o grande ataque a Malaca surgirá em 1628 e 1629. Na ocorrência, valeria ainda acção militar de Nuno Álvares Botelho e novamente das populações locais. Todavia em 1641 após uma prolongada resistência, em que mais uma vez as populações autóctones tiveram relevante papel, Malaca viria a passar para as mãos dos holandeses. Após 130 anos, findava a administração e a presença portuguesa em Malaca.

Começava a administração holandesa isto é, da Companhia das Índias Orientais. Inevitável se torna um breve contraponto.

Por notável contraste com a situação anterior, entra-se num período de violência e rapina e intolerância que superou tudo o que anteriormente de mau se tinha verificado. Os holandeses que tomaram Malaca, tudo fizeram para apagar de modo definitivo a presença e o legado luso em todas essas dimensões, não olhando a meios. Destruiriam tudo ou praticamente tudo, num fanatismo sem precedentes, num fundamentalismo material, étnico-cultural que não mediu comparações com os procedimentos da Inquisição ou com aos mais reprováveis exemplos de alguns governadores e capitães portugueses.

O juízo fundamentado de alguns autores é particularmente severo quando se torna inevitável o contraponto. Na verdade, mais do que pesar procedimentos e comparações, têm que se constatar realidades.

“Levamos-lhes vantagens em acções guerreiras e não os igualámos nos processos bárbaros que usaram para com os indígenas. Nação alguma dentre todas as colonizadoras pôs tão fria insensibilidade na realização os seus desígnios materiais. Os holandeses fizeram guerra aos homens e à própria natureza devastando populações inteiras e milhares de indivíduos, e cortaram, queimaram e destruíram florestas inteiras se a não podiam aproveitar e utilizar em seu exclusivo e imediato proveito. Os indígenas das lhas de Banda foram pura e simplesmente exterminados por ordem da Companhia das Índias” (Jaime Cortesão).

Com a expulsão dos portugueses de Ceilão (1656-58) os convertidos da ilha sofreram uma incrível perseguição por parte dos holandeses. A custo se salvaram alguns da total extinção (e graças ainda à denodada – e arriscada – intervenção do oratoriano José Vaz. As comunidades brâmanes e indiana sofreriam a mesma sorte (Boxer, *O Imperio*, 237-38).

“A empresa da Holanda no Oriente foi crua, desumana, cruel, friamente mercantil. Não há aqui qualquer laivo de proselitismo cultural ou religioso ou sentimento humanitário que não ultrapassasse o lucro e a apropriação imediata dos bens e mercadorias” (J. Cortesão).

Por seu turno, um outro testemunho – o de Gaspar Barléu: *“Entregaram-se os novos senhores putativamente ao comércio mas, na realidade numa prática corsária e actos de pirataria cujos lucros, e sem escrúpulos, eram o principal objectivo”* (*História dos feitos recentemente praticados*). No mesmo sentido vai o testemunho de Cornelis Petrus Tiele: *“Assim, para triunfo do monopólio, a população de um belo arquipélago que rondava os quinze mil habitantes foi completamente exterminada”* (cit. em J. Cortesão).

A Companhia apartou-se de todo o procedimento ético e o “sermão” do compatriota H. Grotius (*De Mare Liberum*, 1609), atacando o monopólio, isto, é a presença e a hegemonia portuguesa dos mares, acabou, efectivamente, por justificar a discricionariedade da Companhia baseada, aliás, no mesmo princípio de monopólio e reserva “pessoal” dos mares e das terras e das gentes tomando-os como meras propriedade privadas.

Por isso, destruiriam encarniçadamente, tudo o que fosse ou tivesse sido português desde os vestígios materiais e físicos dessa presença – monumentos, fortalezas, igrejas, colégios à própria população local afectada, ou suspeitosa de lhe ser afectada. Tudo. A muito custo e muito tardiamente se atenuariam tais procedimentos.

Uma diferença substancial entre este comportamento e o que se verificara nos tempos anteriores fora de todos os cânones éticos e comportamentais. A prática e o “sermão”

do P. Manuel de Carvalho “pregando” – escrevendo para lusos e luso-descendentes – em *Comercio, Fiscalidade e Ética económica em Malaca* (1600) constitui, para além de exemplos anteriores, um testemunho e um contraponto liminar entre duas atitudes, duas práticas que marcam duas presenças bem diversas e distintas.

Não se trata de pesar virtudes e “desvirtudes” mas de constatar realidades. A quem tanto escarpeliza a acção portuguesa e a sua presença como mera e generalizada pirataria desde o seu aparecimento no Oriente, este quadro comportamental fornece (ou forneceria) um bom motivo de apreciação se tal fosse digno de balanças, de peso e comparação.

Nada – acrescentaríamos – que iguale a atitude e a grandeza humana e comportamental de Albuquerque: “*Vá-se o tesouro, fique a honra!*” O contrário parece ter sido, de facto, a norma da majestática Companhia e dos seus homens – “*Fique o tesouro. Vá-se a honra!*” (*Primum, pecunia... post ... pecunia!*).

Nada que iguale a grandeza humana de D. João de Castro. Nada que se assemelhe ao proselitismo religioso mas também cultural de Xavier e de outros jesuítas (como de franciscanos e dominicanos) na defesa das populações locais. Por entre exageros mas promovendo, aceitando, aculturando, e aculturando-se, com os valores e comportamentos locais. O “*guardar os costumes da terra*”, e o respeito pela condição humana por pontual que tivesse sido, marcou diferenças e foi, sem dúvida, um parâmetro comportamental sem precedentes e sem exemplos.

Diga-se a propósito que, respeitando embora a espaços geográficos diferentes a atitude humanista foi a mesma. Referiu Anchieta, relativamente ao procedimento que teve para com os dos índios do Brasil: “*Trouxémo-los e comemos com eles à mesa*”.

Uma frase que traduz uma atitude, um comportamento e verdadeiramente únicos – diria revolucionários para o tempo – e que, por si, escusa todo o tipo de comentários (Outros em Aurélio de Oliveira, *Nos Rumos da Modernidade*).

Por estas atitudes ou diferentes atitudes e comportamentos se poderá certamente compreender que os malaquenses tenham da primeira administração e presença lusas uma memória menos negativa mantendo, por outro lado, valores e tradições integrados ainda hoje no seu património material e cultural porfiando em manter traços dessa presença tão longínqua, até com orgulho e carinho. Uma tenaz sobrevivência e resistência, desde a língua aos costumes e à religião traduzidos no eterno e totalizante conceito da saudadí malaquense.

Eis uma boa razão, segundo penso, para o carinho que os luso-descendentes de Malaca de hoje ainda põem, passados quase quatro centenas de anos após a sua perda (e a razia posteriormente operada), em preservar uma memória, com que procuram manter um legado, que não deixaram apagar - ainda que não devidamente apoiado e correspondido por parte das entidades portuguesas.

No bairro português de Malaca fala-se e canta-se ainda na língua de Camões e de Vieira – a seu modo – tendo-a naturalmente adaptado, mas desta maneira conservando um importante elemento de aproximação. Por aí, certamente, o desejo de manter e incrementar laços de amizade e aproximação que Portugal teria estrito dever, não só de

apoiar como de incrementar aproveitando a notável abertura do governo malaio que tem permitido no seu seio uma comunidade assaz distinta nos seus usos, costumes, tradições, língua e religião que estão claramente fora dos seus parâmetros linguísticos e religiosos. Uma atitude de compreensão e tolerância rara, ou muito rara, no hemisfério cultural de que fazem parte e que ousou articular a uma das mais importantes heranças da presença portuguesa naquelas partes.

Reside certamente aqui, nesta diferença comportamental, em duas atitudes praticamente sempre opostas, a razão de uma memória que persiste no seio da população de Malaca (certamente não apenas na luso-descendente), para além de todo o tipo de “desencontros” havidos no decurso de 1511 a 1641.

Seria bom que Portugal pudesse aproveitar tal abertura de compreensão-aproximação passando das palavras aos actos, por altura desta efeméride em que se lembram os 500 anos da Conquista de Malaca. Uma conquista que o próprio Albuquerque pretendeu que fosse diferente: “*Vá-se o proveito! Fique a honra!*” Isto é, para lá, do legítimo interesse material fique, a acima de tudo, uma ética comportamental e humanística.

Apreciemos, finalmente, o testemunho vivido junto destes luso-descendentes, aqui trazido pela Dr. Cátia Candeias que viveu no seio desta comunidade tentando recolher patrimónios e que, mais que toda a escrita, nos traz um impressionante e enternecedor legado ainda acarinhado e vivido passados quase quatro séculos da presença portuguesa nessas paragens, porfiando em manter ali, a seu modo, a língua de uma “pátria” tão longínqua, no espaço e no tempo, escrevendo-a e cantando-a seu modo. Uma linguagem, um património que vemos defendido por todo o lado. Uma língua que nunca foi, nem é, obstáculo de entendimentos, em todo esse espaço. “*Uma língua, aceitante de todas as línguas*” – disse e testemunhou, por seu turno, João de Barros quando desde o início se foi entrando em contacto com outros linguajares.

Uma lição de séculos que um país, num aceno irresponsável ousa atirar pela borda fora um legado cultural a troco de pretensos e irrazoáveis (e infundados) interesses económicos, assestando uma “martelada” sem precedentes neste património linguístico e fonético. É manifesto – diremos aos “endireitas” da língua – que destruindo, em termos linguísticos um património cultural num espaço com mais de 500 anos de entendimentos e comunicação (defenestrados numa só tarde de indigestão), não advirá por aí, seguramente, nem a salvação das finanças nem da economia nacional (Incrivelmente, o argumento “cultural” mais invocado). Suum cuique!

Fique também, e finalmente, com esta sessão, passados 500 anos do primeiro contacto, e quase quatrocentos de findada essa presença física, uma homenagem a todos aqueles que, em Malaca, fazem mais pela preservação de uma longínqua memória lusa, do que Portugal em se aperceber, acarinhar e proteger uma realidade presente!

Bibliografia*

*NB: tratando-se de uma síntese a pretexto de introdução/apresentação de um testemunho da realidade hoje presente no Bairro Português de Malaca, torna-se quase redundante referir aqui uma bibliografia específica. Não obstante, algumas fontes e trabalhos:

BOXER Charles, *O Império Colonial Português. (1415-1825)*, Lisboa, 1981.

BUESCU Maria Leonor Carvalhão, *O Estudo das Línguas Exóticas no Século XVI*, Lisboa, 1983.

CIDADE Hernâni, *A Literatura Portuguesa e a Expansão Ultramarina*, 2ª ed., 2 Vols., Coimbra, 1963-64.

CORTESÃO Jaime, *Obras Completas*, Lisboa, Portugália Editora, 1964-1985. Nomeadamente: *O Império Português no Oriente*, Vol. XV; *O Ultramar português depois da Restauração*, Vol. XX; *O Humanismo Universalista dos Portugueses*, Vol. VI; *A Expansão dos portugueses na história da Civilização*, Vol. XXVIII.

DIAS Pedro, *História da Arte Portuguesa no Mundo. 1415-1822*, Lisboa, 2008.

DISNEY A R., *A Decadência do Império da Pimenta*, Lisboa, 1981.

“D. Francisco de Almeida. Primeiro Vice-Rei português”, *IX Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia da Marinha (200), 2005, (Vários).

GODINHO Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1981-83; *Mito e Mercadoria Utopia e prática de Navegar. Séculos XIII- XVIII*, Lisboa, 1990.

LOBATO Manuel, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia. Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, Macau, 1999.

NORWICH. J.Y., *Histoire de Venise*, Paris, 1986.

OLIVEIRA Aurélio, *Nos Rumos da Modernidade*, Porto, 1999; *D. João III entre a expansão e os bloqueios. (D. João de Castro e a reformulação do Espaço Oriental)*, Lisboa, 2001; “D. Francisco de Almeida: uma resposta estratégica às construções territoriais e continentais”, in *IX Simpósio de História Marítima*, Lisboa, 2005. (Vidre supra)

PATO Raimundo António de Bulhão, *Cartas de Afonso de Albuquerque (Seguidas de Documentos que as Elucidam)*, Vol. I, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1884.

PINTO Paulo Jorge de Sousa, *Os casados de Malaca 1511-1641. Estratégias de adaptação e de sobrevivência*, Lisboa, 1994; *Portugueses e Malaios. Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém (1575-1619)*, Lisboa, 1997.

RIBEIRO Orlando, *Aspectos e problemas da Expansão Portuguesa*, Lisboa, 1972.

SILVA Joaquim Candeias, *O fundador do “Estado Português da Índia”, D. Francisco de Almeida. 1457(?) - 1510*, Lisboa, 1996.

THOMAZ Luís Filipe, *Os Portugueses em Malaca 1511-1580*, Lisboa, 1964; “A Escravidão em Malaca no Século XVI”, in *Revista Studia* nº.53, 1994; *De Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994.

VERLINDEN Charles, *Précédents et parallèles européens de l’ esclavage colonial*, Coimbra, 1949.

VITERBO Sousa, *Os portugueses e o gentio*, Coimbra, 1896.

Fontes

- ALBUQUERQUE Afonso de, *Cartas. (Academia das Sciencias de Lisboa)*, Coimbra, 1884-85.
- ANCHIETA P. José de (S. J.), *Cartas, informações, fragmentos históricos e sermões 1554-1594*, Rio de Janeiro, 1933.
- BARBOSA Duarte, *Livro em que se dá relação do que viu e ouviu no Oriente*, Lisboa, 1946.
- BARLÉU Gaspar, *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil (C. 1647)*, Tradução e anotações de Cláudio Brandão/Mário Ferri, Belo Horizonte, 1974.
- BARROS João de, *Asia*, Primeira e Segunda Décadas (Reprint.), Lisboa, 1988.
- CAMÕES Luís de, *Obras Completas*, Lisboa, 1946-47.
- Cartas dos Jesuítas do Oriente e do Brasil. 1449-1551*, Lisboa, 1993.
- CASTANHEDA Fernão Lopes de, *Historia do Descobrimento e Conquista da Índia*, Coimbra, 1924-33.
- CASTRO D. João de, *Obras Completas*, Lisboa, 1968-82.
- CATZ Rebecca, *Cartas de Fernão Mendes Pinto e outros documentos*, Lisboa, 1983.
- COUTO Diogo do, *Décadas*, Lisboa, 1947; *O Soldado Prático*, Lisboa, 1937.
- CORREIA Gaspar, *Lendas da Índia*, 1922-1969.
- CRÓNICA do Descobrimento da Índia pelos Portugueses. Ed. Luís de Albuquerque. Lisboa. 1986.
- Dicionário de História os Descobrimetos*, (Direc. Luís de Albuquerque), 2 Vols., Lisboa, 1994.
- Documentação para a história das Missões do Padroado Português do Oriente*, (Coligida e anotada por António da Silva Rego/Artur Basílio de Sá), Lisboa, 1951, 1988.
- Documenta Indica*, ed. Joseph Wicki S. J., (Romae. Vol. I-1948, Vol.VII-1962).
- EMPOLI João de, *Viagens às Índias Orientais*, Lisboa, 1867.
- FELNER Rodrigo José de Lima, *Subsídios para a história da India Portuguesa*, Lisboa, (ARS), 1868.
- Gavetas (as) da Torre do Tombo (várias). Lisboa. 1962-1977.
- GUERREIRO Pe. Fernão, *Relação Annual do que fizeram os Padres da Companhia no Oriente*, 1600-1603.
- LEITE Serafim, *Cartas dos primeiros Jesuítas*, Vol. I., São Paulo, 1954; *Cartas do Brasil e mais escritos do P. Manuel da Nóbrega*, Coimbra, 1955.
- LEMOS Jorge de, *História dos Cercos de Malaca*, Lisboa, (Biblioteca Nacional), 1982.
- Livro das Monções (Documentos remetidos da India ou Livro das Monções)*, (ARSc. de Lisboa), 1880.
- LOPES Tomé, *Navegação às Índias Orientais*, Ed. António Cruz, Porto, 1972.
- Memorial de Várias Cartas... da Companhia de Jesus*, Porto, 1942.
- PINTO Fernão Mendes, *Peregrinação*, Lisboa, 1961.

PIRES Tomé, *Suma Oriental*, Coimbra, 1978.

RESENDE Garcia de, *Crónica de dom João II e Miscelânea*, Lisboa, 1973; *Cancioneiro Geral*, Lisboa, Centro de Estudos Românicos, 1973-74.

SOUSA Manuel de Faria e, *Ásia Portuguesa*, Porto, 1945-49.

VELHO Álvaro, *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, Ed. José Marques, (Coleção Gâmica), Porto, 1999.

VICENTE Gil, *Obras Completas*, Lisboa, 1942-1945.

ZURARA Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, Porto, 1973.

OS PORTUGUESES E O REINO DO SIÃO NO SÉCULO XVI

Resumo da comunicação apresentada
na Academia de Marinha pela doutora
Maria da Conceição Flores, em 12 de Julho

No momento em que os Portugueses alcançaram o Extremo Oriente na primeira década do século XVI, o reino do Sião ou de Ayuthaya era sem dúvida o estado mais importante da Ásia do Sueste continental.

Fundado em meados do século XIV, na fértil bacia do rio Menan Chaophraya, por um príncipe Tai, o Sião conseguiu autonomizar-se progressivamente da dependência da China que nessa época controlava aquela zona da Ásia através de uma relação vassalo/suserano, abrangendo vários reinos localizados nos territórios do actual Camboja, da Birmânia e da Tailândia.

O Sião aproveitou o menor interesse da China pelos assuntos da Ásia do Sueste a partir de cerca de 1420, para alargar também as suas fronteiras à custa dos principados vizinhos, estendendo a sua área de influência inclusivamente até à Península malaia. O Sião conseguiu pois alcançar um território importante que lhe permitiu sustentar uma base populacional significativa graças à rica produtividade da cultura do arroz desenvolvida na planície do rio Chaophraya.

Quando Afonso de Albuquerque veio cercar a cidade de Malaca em 1511, que ao momento era o mais importante entreposto no que respeitava ao tráfico das especiarias do Extremo Oriente, depressa compreendeu a conveniência em encetar um relacionamento amigável com o Sião. Este reino que era sem dúvida uma potência regional, poderia oferecer boas oportunidades de comércio para os Portugueses, era um estado budista numa zona em que os Muçulmanos colocavam grandes obstáculos aos interesses lusos e, para mais, encontrava-se em guerra com Malaca, cujo sultão se havia rebelado contra a suserania siamesa no final do século XV.

Assim Albuquerque determinou enviar um emissário a Ayuthaya para estabelecer relações com o rei do Sião. A missão foi confiada a Duarte Fernandes e foi coroada de sucesso, pois o rei do Sião, curioso sobre as intenções e poder dos europeus, recebeu cordialmente o emissário português e decidiu, por sua vez, enviar representantes seus a Malaca. Com esta cidade já em sua posse, Albuquerque tratou com muitas honras os enviados de Ayuthaya e resolveu enviar nova missão mais pomposa ao Sião em 1512, confiada a António Miranda de Azevedo. Era necessário garantir o abastecimento a Malaca em víveres e o Sião era um dos maiores produtores de arroz da região. Além disso, com a instalação permanente naquela cidade, os Portugueses precisavam de conquistar parceiros comerciais.

A partir da embaixada de António Miranda de Azevedo ficaram estabelecidas relações com Ayuthaya com bastante solidez. De imediato tiveram início as trocas comerciais

com o Sião. Todavia as expectativas de bons negócios para a Coroa de Portugal depressa se desvaneceram porque os produtos siameses não eram suficientemente proveitosos para o tráfico intercontinental. Ao mesmo tempo o estabelecimento de relações com o reino do Pegu na actual Birmânia, viera resolver com mais facilidade a questão do abastecimento a Malaca. Assim o relacionamento com o Sião seria deixado nas mãos dos particulares portugueses, que rapidamente começavam a escapar à influência dos estabelecimentos oficiais e a inserir-se nos circuitos locais asiáticos, para os quais as mercadorias siamesas eram sobejamente atractivas.

No segundo quartel do século XVI foi assim crescendo progressivamente a visita e presença de portugueses no Sião, sobretudo na sua capital -a cidade de Ayuthaya-, onde rapidamente se formou uma colónia significativa, de tal forma que, em meados de quinhentos, já podia auxiliar aquele reino através da prestação de serviços militares. A presença da colónia portuguesa, que se foi desenvolvendo através de casamentos com senhoras asiáticas, foi também bastante importante para a abertura das primeiras tentativas de evangelização já na segunda metade do século XVI.

Assim, apesar das relações com o Sião terem passado algo ao lado da esfera oficial, a presença e influência portuguesa seria perfeitamente assegurada pelos particulares, sobrevivendo sem grandes dificuldades à chegada de outros povos europeus a Ayuthaya.

ENTRE CAPITÃES E CASADOS: UM BALANÇO DO “SÉCULO PORTUGUÊS DE MALACA” (1511-1641)

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo prof.
doutor Paulo Sousa Pinto, em 19 de Julho

No ano em que se assinalam 500 anos sobre a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque, vem a propósito uma reflexão global acerca da importância e das consequências do ato – integrado na construção de um império português na Ásia –, assim como da evolução e das estratégias de sobrevivência da cidade que se manteve em mãos portuguesas por mais de um século; um balanço dos 130 anos, em suma. Mais do que celebrar o feito militar, importa entender o seu significado, as condições em que decorreu e alguns dos seus efeitos; do mesmo modo, destacar alguns traços dominantes deste domínio singular: uma cidade portuária de primeira grandeza à escala asiática ou mundial, distante dos centros de decisão e das fontes de apoio e de recursos, que sobreviveu e prosperou graças a estratégias peculiares de adaptação e de acomodação ao meio envolvente. Nesta estratégia, desempenharam um papel fundamental os dois principais poderes, os dois eixos políticos e económicos em torno dos quais girava a sobrevivência de Malaca sob domínio português: os capitães e os *casados*. Ao longo do século XVI, a cidade conseguiu encontrar o seu caminho e contornar as dificuldades que se lhe deparavam, apesar do seu isolamento e de um meio envolvente frequentemente hostil. Foi só no século seguinte, com a chegada das armadas holandesas, que a cidade assistiu ao derrube dos esteios que haviam assegurado a sua sobrevivência ao longo de um século e entrou num processo de contração, vindo a capitular, finalmente, em 1641.

1. MALACA, EMPÓRIO E CAPITAL DE UM IMPÉRIO

Fundada algures no dealbar do século XV, Malaca cresceu rapidamente, em importância e prestígio, até se tornar, um século decorrido, numa das mais importantes e florescentes cidades da Ásia marítima. As razões do seu sucesso foram fundamentalmente duas: em primeiro lugar, uma gestão inteligente e proveitosa, do ponto de vista económico, das vantagens da sua posição geográfica, permitindo a Malaca tornar-se uma espécie de “ponto de encontro” das comunidades de mercadores vindos de oeste (árabes, guzerates, bengalis) com as de leste (javaneses, chineses, léquios), que se cruzavam graças ao regime das monções; em segundo lugar, o prestígio da linhagem reinante, que lhe permitiu obter uma posição hegemónica no contexto regional e, de um modo geral, em todo o Mundo Malaio, constituindo-se como um verdadeiro império.

Malaca foi fundada por um príncipe que se reclamava herdeiro da linhagem do antigo império budista de Srivijaya, que dominara a região entre os séculos VII e XIII. Neste lapso de tempo, Srivijaya dominara ambas as bandas do estreito entre a Península Malaia e Samatra, assim como o Estreito de Sunda, constituindo-se como a mais importante potência regional; é, ainda hoje, reclamado como o berço da civilização malaia e uma importante referência histórica quer da atual Malásia, quer da Indonésia. O seu apogeu coincidiu, precisamente, com a generalização das ligações de longo curso, entre a Índia e a China, numa primeira “idade do comércio”. Veio, contudo, a declinar por volta do século XIII, tendo o epicentro, em termos de hegemonia regional, passado para a civilização javanesa de Mojopahit.

Malaca herdou, reclamou e fez renascer, deste modo, a linhagem de Srivijaya, o que lhe permitiu não só assegurar a fidelidade das populações ribeirinhas dos estreitos de Singapura (os chamados *orang laut*) e que controlavam a navegação na região, mas também obter um ascendente social e político sobre os reinos vizinhos, em ambos lados do Estreito, construindo uma teia de vassalidades externas que formavam um verdadeiro império. Pouco depois da sua fundação, teve lugar um momento catalisador do processo de crescimento da cidade, que lhe alargou perspectivas e horizontes: a conversão do rei ao Islão. Malaca passou, a partir desse momento, não só a contar com a solidariedade da rede mercantil islâmica que lentamente ia penetrando na Insulíndia, mas também a assumir-se como o principal motor e veículo dessa mesma penetração religiosa e comercial, nomeadamente nas cidades do norte de Java e mais além, nas Molucas e noutras paragens do arquipélago. Foi, portanto, a conversão ao Islão que definitivamente catapultou Malaca para a prosperidade e o protagonismo que os portugueses iriam encontrar, nos finais da primeira década do século XVI.

Há que apontar um factor adicional que trouxe segurança, prestígio regional e reconhecimento internacional a Malaca, também numa fase inicial da sua história: tratando-se de uma pequena potência, com recursos limitados para fazer frente à endémica turbulência política da região, os reis de Malaca declararam-se vassalos da China Ming, colocando-se sob a sua proteção formal contra inimigos e rivais (nomeadamente o Sião), numa época em que esta dinastia se encontrava em plena fase de expansão e abertura aos Mares do Sul.

Ao nível da prática quotidiana, Malaca adotou normas inteligentes de gestão e de maximização da sua posição geográfica. Assumiu-se como um porto seguro, com regras de funcionamento claras ao nível fiscal e funcional (e codificadas no *undang-undang Melaka*) e concedendo espaço e autonomia às comunidades mercantis que se instalavam na cidade. Duas delas assumiam, na viragem para o século XVI, um papel predominante em termos de poder económico e influência política no sultanato: os quelins (uma casta de mercadores hindus da costa meridional indiana) e os guzerates, muçulmanos, que controlavam o comércio das especiarias para o Médio Oriente. Cada uma delas assumiu uma posição diferente quando os portugueses chegaram à cidade, em 1509.

2. CONTACTO E CONQUISTA

A chegada de Diogo Lopes de Sequeira a Malaca, em 1509, foi o culminar de um processo de curiosidade e interesse que o nome da cidade suscitava nos europeus em geral e nos portugueses em particular, sobretudo desde o sucesso da viagem de Vasco da Gama. Circulavam pela Europa, nomeadamente por via dos relatos das viagens de Marco Polo, informações mais ou menos confusas sobre a localização e a riqueza da cidade. O apêndice do relato da primeira viagem do Gama não o é menos, ao descrever Malaca como “*de cristãos, e o rei cristão*”, mas revela a sua opulência, nomeadamente em cravo, noz-moscada, porcelanas e sedas. O rei D. Manuel, embora estivesse sobretudo interessado em encontrar o Prestes João, abater o poderio do sultão do Cairo e do mundo islâmico e, finalmente, recuperar Jerusalém para a cristandade, não descurava evidentemente outros vectores e linhas de exploração do Índico. Uma delas era chegar rapidamente a Malaca, tanto mais que este objetivo enquadrava-se na sua política ultramarina e nos seus sonhos de expansão. O seu cumprimento, perseguiu o monarca teimosamente durante vários anos, até se decidir pela preparação e envio de uma armada com esse fim específico: chegar a Malaca o mais rapidamente possível.

Em termos esquemáticos, pode-se afirmar que o interesse do rei português por Malaca era triplo, ou melhor, resolvia três preocupações fundamentais. A primeira era, de modo prosaico, prosseguir a prática portuguesa na Ásia, ou seja, obter o acesso às riquezas que afluíam à cidade, nomeadamente especiarias que se sabia provirem de regiões localizadas mais além, como o cravo e a noz-moscada; obtendo-se um acordo ou tratado comercial com o rei da terra, poder-se-ia, tal como havia sido feito na Índia, carregar as naus do reino com produtos de grande valor e de alto preço e procura na Europa.

A segunda motivação era, de certo modo, o reverso da primeira, e enquadrava-se no projeto global acalentado pelo monarca e pelos seus homens: afrontar o mundo islâmico, abastecer a Europa de mercadorias asiáticas pela rota do Cabo ao mesmo tempo que se enfraqueciam as rotas tradicionais do Médio Oriente, dominadas pelos mercadores muçulmanos. O vice-rei D. Francisco de Almeida dera-lhe informações concretas acerca do modo como Malaca era um importante nó da rede comercial islâmica, rumando as mercadorias ao Mar Vermelho e, depois, às mãos de Veneza. Portanto, era do maior interesse alcançar rapidamente a cidade.

O terceiro foco de interesse de Malaca para o rei envolvia a localização geográfica da cidade e a sua relação com o tratado de Tordesilhas. Este consagrara a partilha do Atlântico entre Portugal e Castela, mas a linha do anti-meridiano, que se estendia algures por paragens desconhecidas do outro lado do mundo, era um fator de crescente preocupação para os portugueses. Não se sabia onde ficava exatamente Malaca na divisão do mundo em dois hemisférios, mas corriam já rumores de reivindicação por parte de Castela, pelo menos desde a viagem de Pedro Álvares Cabral, de que a cidade se localizava dentro da sua esfera de influência. Ora, Portugal assumira, desde D. João II, a Ásia como prioridade de expansão e deixara o Novo Mundo à potência vizinha e rival, como preço a pagar pela

paz peninsular. Para lá de Malaca ficavam as Ilhas das Especiarias e, sobretudo, a China, que desde há séculos inflamava a imaginação dos europeus. Era necessário, portanto, chegar rapidamente a Malaca e firmar ali uma posição, porque os castelhanos fá-lo-iam, mais cedo ou mais tarde, pelo outro lado do mundo.

Deste modo, D. Manuel tinha pressa em obter informações e em colocar os seus homens em Malaca. Instou D. Francisco de Almeida a fazê-lo mas este, por vários motivos, nunca chegou a cumprir as ordens. Os horizontes geográficos do vice-rei haviam ficado pela ilha de Ceilão, deixando, assim, por explorar a imensidão que se estendia para lá da ilha da canela: o golfo de Bengala, o Sueste Asiático e o Extremo Oriente. A pressa do monarca levou-o a preparar uma armada em Lisboa especificamente com esse fim, cujo comando entregou a um homem da sua confiança, Diogo Lopes de Sequeira, e que zarpou de Lisboa a 5 de Abril de 1508.

Depois de uma escala em Cochim, que era então a principal base de apoio às operações portuguesas no Índico, rumou ao Estreito de Malaca, fazendo uma paragem nos sultanatos de Pasai e de Pedir, na ponta norte de Samatra. Seguiu depois para Malaca, onde chegou a 11 de Setembro de 1509 e onde foi recebido pelos malaios com curiosidade e espanto. É, aliás, muito curioso verificar a semelhança dos registos desse primeiro contacto. O *Sejarah Melayu* (ou “Anais Malaios”) assinala-o com as seguintes palavras: “*Pouco tempo depois veio um navio dos francos de Goa a comerciar com Malaca: e os francos perceberam quão próspera e populosa era a cidade. A gente de Malaca, por seu lado, afluiu para ver qual o aspecto dos francos; e todos ficaram espantados, dizendo: ‘São bengalis brancos!’.* À volta de cada franco juntou-se uma multidão de malaios, alguns sacudindo a sua barba, outros tocando-lhe na cabeça, outros tirando o seu chapéu, outros ainda agarrando-lhe a mão.”

Já o cronista João de Barros escreve, nas suas *Décadas da Ásia*: “*Os moradores dela [Malaca], também vendo as nossas naus e o aparato das nossas bandeiras, trombetas e artilharia, que assombrou aquelas praias, ficaram muito mais espantados por verem mais em nós para temer que os nossos viam neles. [...] E como gente assombrada do nosso nome, tanto que viram surgir Diogo Lopes, todos em geral começaram a acudir à ribeira; e muitos batéis de serviço do grande número de velas que ali estavam surtas ferviam de umas em outras e do mar para a terra, como gente mais temerosa de nós que espantada da novidade das naus e feição de traje que os nossos levavam.*”

Os pormenores da odisseia de Diogo Lopes de Sequeira e dos seus homens é sobejamente conhecida: inicialmente bem recebidos pelo sultão, viram contudo toldar-se o carácter amistoso pelas manobras de um poderoso setor da elite local, liderado pelo *bendahara* (espécie de primeiro ministro dos sultanatos malaios) e apoiado pela comunidade guzerate, a quem causava séria apreensão o poder naval e a possível influência que os recém-chegados pudessem obter. O ambiente degradou-se rapidamente e o capitão português foi obrigado a retirar-se, deixando parte dos seus homens cativos no sultanato.

Como que renunciando as dificuldades, o rei D. Manuel, ainda sem notícias do que ocorrera, enviara uma nova armada, a fim de reforçar a presença portuguesa em Malaca. Contudo, na Ásia estava já em funções um novo governador, Afonso de Albu-

querque, dotado de uma visão estratégica substancialmente diferente e mais ampla do que a do seu antecessor. Disposto a avançar apenas numa posição de força e a subordinar as ordens do capitão da armada, Diogo Mendes de Vasconcelos, ao seu projeto global, Albuquerque acabou por confiscar a armada e a utilizá-la num objetivo que considerava prioritário: a tomada de Goa. Depois, reunidas as forças navais portuguesas, atravessou então o Golfo de Bengala em direção a Malaca.

Não vale a pena analisar os detalhes do que se seguiu. Convém apenas assinalar o facto de Albuquerque ter percebido imediatamente que havia forças na cidade que viam com bons olhos a presença dos portugueses e que os ajudavam, com informações e conselhos, a ultrapassar a hostilidade das autoridades malaías e da comunidade guzerate: entre eles, encontravam-se os quelins e os chineses. Dado o impasse nas negociações com o sultão, Albuquerque, pouco dado a minudências diplomáticas, decidiu-se por um golpe de força e atacou a cidade. Malaca caiu a 10 de Agosto de 1511, com a fuga do sultão e da sua corte. Os guzerates, principais opositores à presença portuguesa, abandonaram igualmente a cidade. Os portugueses tinham agora o domínio de uma cidade opulenta e a chave do acesso à Insulíndia e ao Extremo Oriente.

3. O RESCALDO

Uma coisa era tomar Malaca; outra, bem diferente, era mantê-la ou, tão-somente, decidir o que fazer com ela. Albuquerque estava bem consciente do desafio que constituía o controlo e a manutenção de uma cidade tão importante e distante do epicentro do poder naval português na Ásia, com os escassos recursos à sua disposição. A sua estratégia foi dupla. Em primeiro lugar, tentou manter inalterado o *status quo* existente, procedendo a um mínimo de reformas à estrutura do sultanato malaio: prosseguir uma política de atração das comunidades mercantis asiáticas mediante uma política de baixos direitos alfandegários, anunciar e fazer anunciar a abertura da cidade ao comércio, como até então, e adaptar e aproveitar alguns elementos da estrutura política do sultanato. Foi neste sentido que o *bendahara* passou a ser o representante dos quelins e entregue a um importante nome desta comunidade que se distinguiu na ajuda aos portugueses, chamado Nina Chatu, e o *tumenggong*, até então uma espécie de responsável da segurança da cidade, foi transformado no porta-voz das comunidades muçulmanas, e entregue a um mercador da ilha de Lução. Do mesmo modo, não alterou a estrutura restante do sultanato, nomeadamente o número apreciável de escravos e dependentes do sultão que continuaram, durante alguns anos, a ser sustentados pela coroa portuguesa.

Em segundo lugar, o governador lançou de imediato uma campanha diplomática e de relações públicas junto dos reinos vizinhos, anunciando as suas intenções de paz e comércio e promovendo alianças e contactos, de modo a minimizar o impacto negativo da conquista e a tentar garantir apoios. A estratégia deu os seus frutos: os portugueses lograram um conjunto de respostas positivas em diversos reinos – tendo inclusivamente alguns sultanatos vizinhos declarado uma vassalagem nominal à coroa portuguesa – e

conseguiram, de um modo geral, assegurar uma posição diplomática vantajosa. Mas Albuquerque tinha consciência de que as alianças e os tratados de amizade eram frágeis e voláteis e que a segurança da cidade tinha que ser assegurada por meios militares. Eis porque decidiu encetar de imediato a construção de uma torre fortificada – chamada de *A Famosa* – que garantisse uma segurança mínima e constituísse um refúgio elementar em caso de ataque.

Subsistiu, contudo, um problema fundamental que não foi resolvido: o sultanato de Malaca não desapareceu. De facto, o sultão Mahmud Syah não foi capturado, não se submeteu nem se declarou vencido, antes escapou para o interior, vindo a refugiar-se em Pahang e, posteriormente, a estabelecer-se mais a sul, em Bentan. A partir daqui tentou reconstituir o seu império e recuperar a sua capital, lançando ataques a Malaca e à navegação portuguesa. Mais tarde, perante a derrota militar infligida pelos portugueses – que em 1528 arrasaram sua base de operações – fez a paz e comprometeu-se a cumprir uma série de disposições que o colocavam sob a tutela portuguesa. Uma trégua, apenas. O seu filho veio a fixar-se num outro local e a fundar um novo sultanato, o de Johor, que ameaçou Malaca até à queda da cidade para os holandeses, em 1641, na qual participou e colaborou.

Era uma característica dos sultanatos malaios que os portugueses desconheciam e com cuja amplitude certamente não contavam: o poder e o prestígio – e, por consequência, a riqueza material – estavam intimamente ligados à figura do sultão, onde quer que este se encontrasse. Que Malaca estivesse nas mãos de estrangeiros era um pormenor mais ou menos irrelevante; desde que a linhagem real permanecesse intacta, a unidade do seu império sobreviveria. Foi o que veio efetivamente a acontecer: Johor herdou o essencial do antigo império de Malaca e passou, assim, a rivalizar com a cidade agora nas mãos dos portugueses, quer em termos político-diplomáticos, quer no que dizia respeito à competição comercial. O facto de os portugueses centrarem o seu interesse no movimento portuário e no trato marítimo, desinteressando-se por qualquer tipo de ocupação territorial, facilitou esta tendência.

Houve momentos em que o acordo pareceu possível e a rotura esteve prestes a ser evitada. Segundo algumas fontes portuguesas, o próprio D. Manuel estaria inclinado a devolver a cidade ao sultão expulso, desde que os portugueses mantivessem o controlo do porto. Tal hipótese, se chegou alguma vez a constituir uma proposta concreta, nunca veio contudo a tomar corpo e a constituir uma opção viável. Passaram, portanto, a existir duas Malacas, uma geográfica e outra política, rivais e concorrentes, que disputavam os mesmos tratos, competiam entre si pelo controle das mesmas rotas e tentavam atrair as mesmas comunidades de mercadores.

Atribui-se geralmente a Afonso de Albuquerque uma atuação genial na construção dos alicerces do *Estado da Índia*, pela forma como procurou dominar os principais nós do comércio marítimo asiático: Malaca, Ormuz e Adém, com uma posição central no subcontinente indiano, Goa. Convém, no entanto, lembrar que a sua agressividade correspondia a uma percepção clara dos recursos limitados que os portugueses tinham ao seu dispor, sendo, portanto, necessário aproveitar ao máximo o efeito-surpresa do então

invencível poderio naval português, concentrando a atenção em iniciativas prioritárias. Há também que atender ao facto de os seus atos não terem merecido apoio unânime nem por parte de capitães e soldados, na Índia, nem da corte em Lisboa. Pelo contrário, Albuquerque acumulou ódios e inimizades, que acabaram por forçar o rei a substituí-lo por alguém mais conciliador. Por fim, há que relembrar que, embora fosse um homem da confiança de D. Manuel e um partidário dos seus projetos ultramarinos, a conquista de Goa e, sobretudo, de Malaca, foram atos que excederam claramente as ordens do monarca e que acabaram por fornecer argumentos e força aos que, na Índia e em Lisboa, clamavam pela sua destituição.

Albuquerque era, sobretudo, um homem de vistas largas. Compreendeu que o Índico era um espaço interdependente, onde as diversas peças se encaixavam e dependiam mutuamente e, portanto, era necessário agir em várias frentes. A tomada de Malaca não fora uma aventura impulsiva ou revanchista, mas sim um vetor fundamental de uma estratégia global; temerária, sim, mas resultante de um certo ambiente eufórico que decorreu do avanço inexorável das armadas portuguesas ocorrido nos primeiros anos do século. Mais tarde se veio a lamentar a dispersão dos recursos por uma vastidão tão imensa, a fragilidade de uma estrutura assente em fortalezas de difícil manutenção e ligadas por armadas sujeitas aos caprichos das monções e à hostilidade de forças rivais e inimigas.

Seja como for, a partir do momento em que os portugueses passaram a deter uma posição tão importante como Malaca, estavam abertas as portas para o reconhecimento e a exploração da Insulíndia e do Extremo Oriente e para, de certo modo, completar a viagem do Gama: para lá ficava o Pacífico e a zona de influência de Castela. Nesse sentido, o ato de Albuquerque foi verdadeiramente um passo de gigante, um salto súbito e ousado que catapultou súbita e decididamente Portugal para o estatuto de potência asiática.

4. A GESTÃO DE UM EMPÓRIO

Apesar de controlar uma das mais importantes passagens marítimas de todo o mundo, um estreito que ligava duas metades da Ásia marítima, Malaca sempre foi, para o Estado da Índia português, uma posição solitária, distante e remota. Ao contrário da região do Guzerate, da costa do Malabar ou do Golfo Pérsico, que contavam com um conjunto de posições secundárias de apoio, com um rosário de fortalezas ou uma concentração substancial de meios navais e militares, Malaca era uma cidade isolada num imenso espaço que se estendia da ilha de Ceilão ao arquipélago nipónico. As tentativas de fixação em Pasai (Samatra) ou em Banten (Sunda-Java), logo nas primeiras décadas, fracassaram, e as posições que mais tarde vieram a ser criadas neste espaço obedeciam a contingências e a necessidades meramente locais (visível nos casos de Ternate, Tidore ou Amboino), ou eram iniciativas de privados, escapando deste modo ao interesse e à esfera oficial do Estado (como Macau, Sirião ou Timor).

Malaca era, antes de mais, um ponto de cruzamento de rotas, uma espécie de "porta giratória" de mercadorias com várias proveniências e origens, e que podem agregar-se em quatro grupos: em primeiro lugar, as especiarias; a pimenta de Samatra e de Sunda,

a noz-moscada de Banda ou o cravo das Molucas, assim como outras mercadorias de origem vegetal (como o sândalo de Timor), oriundas da Insulíndia, trazidas pelos navios portugueses, pelos javaneses ou por outras comunidades mercantis, e que de Malaca seguiam depois por canais diversos até atingir o mundo indiano, o Médio Oriente (e daí a Europa) ou diretamente Cochim, Goa e, depois, Lisboa, de onde eram redistribuídas para o continente europeu. Um segundo grupo era formado pelos tecidos da Índia (de Cambaia, do Coromandel ou do Bengala), diretamente transacionáveis por aquelas. Em terceiro lugar, as mercadorias providas do mundo chinês, sobretudo sedas e porcelanas, ocupavam igualmente um lugar importante e alcançavam Malaca para seguirem posteriormente para oeste. Por fim, havia um quarto grupo, de produtos heterogêneos produzidos a ocidente, nomeadamente no Guzerate, e onde se podiam contar o ópio, metais ou produtos de tinturaria.

Sobre todas estas mercadorias (a que se somava uma lista extensa de outras de menor importância e volume, produzidas quer localmente – como o estanho – quer algures), tentaram os portugueses obter proveito e controle, seja comerciando diretamente, seja cobrando direitos alfandegários em Malaca. Existia todo um feixe de linhas de comércio, em diversas escalas – um pequeno trato local, um comércio de âmbito regional e ligações de longo curso – e em diversos volumes e escalas, desde o pequeno trato de mantimentos, por exemplo, até às parcerias de grandes consórcios mercantis que envolviam avultados capitais e investimentos.

Desde cedo que os portugueses perceberam que o grosso do negócio e do lucro não estava em carregar especiarias para a Europa, pela Rota do Cabo, mas sim em penetrar nas redes de comércio asiáticas, participando no que então se chamava de “comércio de Índia em Índia”. Malaca era, por excelência, o nó ideal para este tráfico de todo o tipo de mercadorias, com origens e destinos diversificados. Durante algum tempo, houve pretensões de estabelecer monopólios régios. O do cravo das Molucas era, talvez, o mais importante. Só era permitido carregar cravo nas naus de El-Rei, embora fosse reservado um espaço para as participações de privados. Era, evidentemente, um sistema de rigor falacioso e de aplicabilidade muito duvidosa, uma vez que o efectivo controlo sobre a produção e as rotas excedia o poder dos oficiais régios, dos feitores e dos capitães. Desde cedo se começou a pensar num sistema alternativo. Em 1539, finalmente, o vice-rei D. Garcia de Noronha aboliu o monopólio régio e implementou um outro sistema que, com variações, subsistiu até ao final do século: qualquer pessoa podia negociar em cravo das Molucas, desde que reservasse para o rei de Portugal 1/3 da carga a preço de custo e pagasse, se utilizasse os navios da coroa, uma taxa a título de frete. Eis porque se chamou de “*terços e choques*”.

Como era feito o controlo do comércio asiático? Aparentemente, todos os navios tinham que navegar com autorização das autoridades portuguesas, mediante a emissão de um salvo-conduto (chamado “cartaz”); quem não o possuísse estava sujeito a apresamento pelas armadas portuguesas. Na prática, era apenas uma pretensão, um direito a que os portugueses se reclamavam, mas que no quotidiano era ultrapassada pelas parcerias, pelos acordos e pelos negócios em que oficiais, capitães e privados se envolviam.

O “cartaz” era, sobretudo, um instrumento político, uma concessão dada a reis e potências aliadas que funcionava como uma garantia de paz e de não-apresamento.

A forma de participação portuguesa mais generalizada no comércio de Malaca era as chamadas “viagens”, linhas de comércio entre a cidade e um outro porto que eram concedidas como recompensa, em regime de exclusividade. Portanto, quem recebia uma “viagem” tinha o direito de ser o único que, nesse ano, podia ir a esse determinado porto carregar as mercadorias aí produzidas e trazê-las para Malaca, onde pagavam os devidos direitos na alfândega e eram depois reenviadas, numa outra “viagem”. A certa altura, as “viagens” passaram a ser vendidas pela coroa, como forma de obter rendimentos para o erário régio. Em 1615, dadas as dificuldades financeiras do Estado da Índia, foi feita tábua rasa de todas as concessões anteriormente feitas e procedeu-se a uma “venda geral”, não só de todas as “viagens” mas também de todos os cargos do Estado.

Malaca podia também ser considerada uma “porta giratória” num outro sentido: era um excelente, senão exclusivo, ponto de escala da navegação para a China e o Japão, ou seja, constituía uma indispensável base de abastecimento e de manutenção para quem tinha como destino o Arquipélago Malaio-Indonésio ou o Extremo Oriente. Esta faceta assumia uma importância vital para um vector fundamental da presença portuguesa na Ásia, o da irradiação da fé católica pela acção missionária. Em Malaca existiam colégios de várias ordens religiosas, que foram chegando e instalando-se ao longo do século XVI: franciscanos, jesuítas, dominicanos. Os últimos a chegar foram os agostinhos, na década de 1580. O proselitismo católico tinha efeitos reduzidos na região, onde o Islão tinha já penetrado profundamente e que se mostrava impermeável à acção missionária. Em Malaca, a cristianização fazia-se sentir sobretudo junto das comunidades hindus e no largo sedimento de escravos que existia na cidade, como se verá mais abaixo. A cidade era sobretudo uma base preciosa para o trabalho a desenvolver mais além, nos reinos budistas da porção continental da Ásia do Sueste, nas comunidades e reinos da Insulíndia ainda não islamizados (como Timor ou Larantuca) ou, e sobretudo, na China e no Japão, onde a acção da Companhia de Jesus proliferou na segunda metade do século XVI.

A Malaca portuguesa era uma cidade fundamentalmente portuária e mercantil, mas tinha acoplada uma função militar e defensiva de importância fundamental, tanto mais que os problemas da segurança nunca deixaram de constituir, salvo em pequenos períodos, uma preocupação essencial e omnipresente. Malaca vivia num delicado equilíbrio no meio de um ambiente potencialmente hostil e frequente imprevisível. O primeiro foco de preocupação já foi assinalado acima: o sultanato de Johor, herdeiro do último sultão de Malaca. Contudo, a partir da década de 1530, os portugueses chegaram a um *modus vivendi* com o rival; outra ameaça emergia, desta vez a oeste da cidade, mais precisamente na ponta setentrional de Samatra. O Aceh, inicialmente um pequeno reino, conseguiu gradualmente dominar os seus vizinhos (nomeadamente Pasai e Pedir) e controlar as zonas produtoras de pimenta, com a qual veio a financiar o seu expansionismo territorial e o seu fortalecimento naval e militar.

Em 1537, teve lugar o primeiro cerco do Aceh. Foi o primeiro sinal de que os portugueses contavam agora com um novo e formidável rival, e que passou a articular-se

com as estruturas islâmicas rivais que se estendiam por todo o Índico, com ramificações à comunidade guzerate e ao Império Otomano que passou, aliás, a fornecer-lhe apoio e armamento, nomeadamente artilharia. Em 1568, novo cerco, desta vez com um grau de risco bem superior. Entre 1573 e 1575, ocorreram três cercos sucessivos, um dos quais por acção do sultanato javanês de Japara. Era uma nova conjuntura hostil que emergia, resultado de uma reorganização e articulação das estruturas anti-portuguesas por todo o Índico que levou a ataques concertados a várias fortalezas do Estado da Índia. Foi o cerco de 1568 que levou os portugueses e ponderarem seriamente na necessidade de erguer um perímetro fortificado em Malaca, uma espécie de intramuros, uma vez que era por demais evidente que a velha torre construída sob as ordens de Albuquerque era manifestamente insuficiente para suportar o impacto da artilharia do Aceh. Foram, assim, iniciadas obras de fortificação, por etapas e a um ritmo lento, que só ficariam concluídas já bem entrado o século XVII.

5. OS PODERES – CAPITÁES E CASADOS

Do ponto de vista geoestratégico, Malaca fazia repousar a sua sobrevivência no cuidadoso equilíbrio que mantinha com os vizinhos, nomeadamente os mais directos rivais, o Aceh e Johor. Foi sobretudo a profunda desconfiança e hostilidade mútua entre estes dois reinos que constituía o garante da permanência da cidade fora de grandes apertos; uma política diplomática hábil tentava manter uma vigilância sobre as intenções e os movimentos de ambos e, também, semear a discórdia, de forma a prevenir um possível entendimento entre os dois sultanatos; qualquer aproximação fazia soar imediatamente o alarme em Malaca, como ocorreu, por exemplo, em 1587, numa conjuntura marcada pela ascensão de Johor que, aproveitando um momento de crise dinástica no Aceh, bloqueou os estreitos de Singapura e cercou Malaca. Os portugueses acabariam por conseguir arrasar a capital malaia e, uma vez mais, levar à fuga do sultão, que se reinstalou num novo local, tal como ocorrera em 1511.

Para compensar o isolamento de Malaca, a distância que a separava de Goa e a sua evidente fragilidade militar, os portugueses adoptaram diversas estratégias, que provaram ser eficazes até aos primeiros anos do século XVII, e de que se podem destacar os seguintes:

- a) Uma estratégia diplomática cautelosa e hábil, com o objetivo de manter o equilíbrio triangular com Johor e o Aceh, evitando que se aliassem ou que qualquer um obtivesse o controlo das duas margens do Estreito;
- b) Uma utilização recorrente de canais de comunicação, de contactos e de embaixadas, muitas vezes por acção dos *casados* ou de notáveis de comunidades asiáticas, de modo a obter informações actualizadas, vigiar os movimentos dos vizinhos e antecipar possíveis ameaças;
- c) Uma abordagem pragmática, mercantil e sem preconceitos ideológicos ao nível do relacionamento com potências islâmicas, com as quais não repugnava estabelecer acordos, pactos e alianças; outros aspectos deste pragmatismo eram visíveis,

por exemplo, na utilização de feitores cristãos-novos e na ausência do Santo Ofício por estas paragens;

- d) Um uso controlado da guerra, que se limitava à defesa ou a escaramuças ocasionais ou acções punitivas, num raio de acção costeira e marítima e sem quaisquer veleidades de conquista territorial ou de controlo direto dos reinos vizinhos.

É neste contexto geral que deve ser devidamente destacado o papel que desempenharam principais poderes de Malaca, ao longo dos 130 anos de domínio: os capitães e os *casados*.

O capitão da fortaleza era a figura mais importante da cidade, como ocorria, aliás, nas restantes fortalezas do Estado da Índia. Era nomeado por três anos e era simultaneamente a autoridade máxima civil e militar, ou seja, supervisionava o pequeno aparelho administrativo (feitores, escrivães, meirinhos) e chefiava as forças militares da cidade. Acima do seu poder, na Ásia, estava apenas o vice-rei ou governador, em Goa. As relações com os poderes da terra era geralmente difícil e tenso: tratando-se de alguém estranho, muitas vezes desconhecedor das práticas e meandros da vida local mas dotado de um poder a raiar o absoluto, não tardavam as fricções e os desentendimentos, geralmente causados pela prepotência dos mesmos capitães. Na história de Malaca houve-os de todo o tipo: personagens que suscitaram admiração e louvor a casados, bispos ou comunidades asiáticas pelo seu sentido de justiça, sensatez ou coragem em combate, ou capitães que se comportaram como máquinas de pirataria e de rapina.

Já se vê que, devido às distâncias e à lentidão das comunicações, era fácil aos capitães exceder as suas competências e exercer todo o tipo de pressões e abusos. Desde os primeiros anos que a documentação oficial está plena de queixas a denunciar injustiças, abusos e extorsões, uma vez que os capitães utilizavam o seu poder, enquanto representantes de El-Rei, para proveito pessoal. A questão é que, quando se fala do capitão, não se menciona apenas um homem, mas sim uma equipa formada por apaniguados, familiares, clientes e dependentes, que formavam uma rede de interesses, ocupavam posições e desempenhavam ofícios durante os três anos de mandato do seu protector. As queixas mais frequentes eram sobretudo duas: os capitães tentavam apropriar-se de todas as “viagens”, ora pela imposição de exclusividades e privilégios que não eram da sua esfera, ora pela apropriação pura e simples, e exerciam todo o tipo de exacções sobre o movimento mercantil, quer das comunidades asiáticas, quer dos próprios moradores da cidade.

A tendência para o comportamento autocrático dos capitães acentuou-se no decorrer da segunda metade do século XVI, acompanhando várias alterações quer do funcionamento do Estado da Índia, quer do próprio mundo asiático. Ficam aqui apenas algumas: do lado português, acentuou-se o sentimento de crise na gestão de um edifício tão disperso como era o império asiático português no contexto do império ultramarino, não só na captação de rendimentos fiscais e nas crescentes despesas de manutenção militar e provimento, como na própria articulação dos poderes, resolução de conflitos, tensões sociais e, evidentemente, aumento da pressão militar. Foi com D. Sebastião que se assistiu a uma clara tendência para retirar à coroa o seu antigo carácter de intervenção e de interferência directa nas questões comerciais, uma espécie de “privatização” que se

consubstanciou, entre outras medidas, no arrendamento das “viagens” e dos tratos (e até das alfândegas), reservando para a coroa uma função eminente, “majestática”, de pura supervisão. Em Malaca, esta tendência agravou a liberdade de movimentos dos capitães, que passaram a agir sob uma menor coação e vigilância. Ao longo de todo o século XVI assistiu-se a um intenso debate sob a melhor forma de reformar o Estado da Índia e a permitir um melhor funcionamento das orgânicas presentes; foram ensaiadas várias tentativas (a mais drástica das quais terá sido a divisão do Estado em três governos autónomos, em 1573), sem grande resultado.

Esta agitação correspondia a um agravamento das condições gerais do comércio português na Ásia e, de um modo geral, do funcionamento das fortalezas e das armadas. As estruturas asiáticas rivais reorganizaram-se e passaram a colocar sérios desafios às redes portuguesas. A conjuntura mais importante terá sido a que emergiu na década de 1560, resultante do desaparecimento do império hindu de Vijayanagar, na Índia, às mãos dos seus inimigos muçulmanos, o que desencadeou uma onda de euforia por parte das potências islâmicas, que assumiram, embora momentaneamente, uma coordenação no ataque concertado a várias fortalezas portuguesas. No Sueste Asiático, esta conjuntura correspondeu ao apogeu do poderio do Aceh, a uma onda de hostilidade anti-portuguesa por parte de diversos sultanatos javaneses, ao avanço do Islão na Insulíndia Oriental e à expulsão dos portugueses de Ternate. Como é bom de ver, este novo ambiente de agravamento da tensão e das preocupações com a segurança de Malaca favoreciam a posição e o prestígio de quem assumia localmente a responsabilidade pela guerra e pela defesa, ou seja, os capitães.

Lado a lado, e geralmente em tensão com os capitães, havia um outro poder em Malaca que constituía, por assim dizer, o seu contraponto local. Eram os casados, espécie de elite formada pelos moradores da terra. Tratava-se, inicialmente, de um reduzido núcleo de portugueses que decidiram fixar-se na terra. Albuquerque não promoveu qualquer política favorável neste sentido, ao contrário do que fez, por exemplo, em Goa. Os primeiros capitães de Malaca hesitavam sobre o que fazer perante aqueles que tentavam fixar-se. Não era política favorável aos interesses conjunturais da coroa: um soldado que abandonasse a vida das armas para se dedicar ao comércio era menos um elemento ao serviço das armadas e das fortalezas. O núcleo foi, todavia, crescendo lentamente ao longo do século. Em 1525, os moradores da cidade pediam abertamente a D. João III que lhes fossem concedidas várias mercês, à semelhança do que o rei havia dado aos moradores de Goa: a organização em torno de uma câmara municipal, a eleição dos cargos da terra, a reserva do exclusivo do comércio dos mantimentos da cidade, a posse das hortas e terras nos arredores da cidade, anteriormente propriedade do sultão deposto e, finalmente, o alívio da pressão que os capitães exerciam sobre os seus movimentos, no que respeita a liberdade de comércio e navegação.

O aumento da importância e do prestígio dos casados não ocorreu, contudo, por qualquer mercê régia, mas sim a realidade e a prática quotidiana da cidade, sobretudo quando se percebeu que os capitães iam e vinham, mas os casados permaneciam em Malaca; eram eles quem conhecia o ambiente envolvente, quem possuía contactos e liga-

ções às comunidades mercantis asiáticas e aos sultanatos vizinhos; todo um *know-how* indispensável à sobrevivência da cidade, em suma. A isto acrescia o facto de a debilidade militar de Malaca, a sua insuficiência em soldados e em socorros de Goa, levava a que fossem os casados os verdadeiros agentes e responsáveis pela segurança da cidade, sobretudo quando se declarou a hostilidade do Aceh e a cidade passou a sofrer certos e razias mais ou menos recorrentes.

Ao longo do século XVI, a palavra “casados” mudou gradualmente de significado: em 1525 eram portugueses estabelecidos em Malaca; mas várias décadas depois, designava um estrato de gente já miscigenada e bem integrada na realidade local. Aliás, o seu prestígio aumentou na segunda metade do século XVI por um outro motivo que se prende com uma alteração do próprio ambiente mental e ideológico: a Reforma Católica tendia a estreitar o anterior clima de tolerância religiosa (como se viu nas medidas de Albuquerque) e a favorecer, de forma bem mais acentuada, os cristãos. A comunidade que se passou a sofrer pressões no sentido da conversão ao cristianismo; muçulmanos e gentios pagavam agora taxas alfandegárias superiores aos cristãos, invertendo o que fora uma prática inicial; o ambiente cosmopolita de Malaca contraiu-se em prol de uma maior intolerância religiosa e uma maior tendência para a uniformização. Portanto, o estrato dos *casados* passou a esbater as fronteiras e os limites que o separavam dos cristãos, e por vezes as designações tornaram-se quase equivalentes. Contudo, parece ter subsistido a distinção clara entre “casados brancos” e “cristãos”, designando aqueles uma espécie de elite de notáveis, eventualmente mais ricos e influentes.

Os conflitos com os capitães (e, em menor escala, com os bispos) foram recorrentes. A permanente pressão a que estes submetiam os residentes, que se viam espoliados, em certos momentos, de antigas prerrogativas e direitos agora usurpados, levava a frequentes queixas às autoridades de Goa e de Lisboa. A forma de resistir a estes abusos foi a de acentuar as ligações à terra, nomeadamente pela fixação nas imediações da fortaleza e, assim, criando uma espécie de pequena elite terra tenente, com os seus escravos e dependentes e, simultaneamente, a de procurar tratos mercantis alternativos, como o abastecimento de alimentos e outros mantimentos à cidade (que controlavam desde os primeiros tempos) ou outros produtos que não despertavam o interesse dos capitães, como o estanho, que era produzido em várias regiões da Península Malaia.

6. O SÉCULO XVII – Esvaziamento e Declínio

Nos finais do século XVI, Malaca era uma cidade já substancialmente diferente do que fora nos tempos de Albuquerque; os vice-reis queixavam-se de que os rendimentos obtidos na cidade se esvaíam no aparelho administrativo e militar, e que nada chegava aos cofres de Goa; Malaca era uma cidade em fortificação, alerta e desconfiada, por vezes em sobressalto, pelos movimentos de rivais e inimigos; os capitães comportavam-se como tiranetes e “atravessavam” (como se dizia na altura) todo o comércio da cidade, nomeadamente as especiarias das Molucas e de Banda (que, diga-se, chegavam a Malaca por via dos javaneses), o que fazia com que uma parte substancial dos mercadores asiá-

ticos evitasse a cidade e preferissem portos alternativos; os castelhanos estavam perto, estabelecidos em Manila, a partir de onde tentavam alcançar a China, o Japão e vários reinos da Ásia do Sueste, mas Malaca mantinha-se relativamente incólume a qualquer interferência castelhana; Portugal e Castela tinham agora o mesmo rei, mas este jurara manter separadas as jurisdições das duas coroas. Apesar das contrariedades, do desgaste das estruturas portuguesas, das ameaças externas e do esvaziamento do antigo papel de empório hegemónico, Malaca subsistia e, sob certo ângulo, prosperava, muito graças às ligações a Macau e ao Japão que desde meados do século haviam substituído as Molucas como fonte principal de rendimentos e de oportunidades de fortuna.

Este panorama alterou-se com a viragem do século. A chegada dos holandeses e ingleses, uma espécie de arrastamento de Portugal e dos seus interesses para a “Guerra dos Oitenta Anos” e para a rivalidade que opunha os Habsburgos católicos aos Tudor anglicanos, teve efeitos nefastos na presença portuguesa na Ásia em geral e no Sueste Asiático em particular. Não vale a pena esmiuçar aqui as motivações que levaram os holandeses rebeldes a arriscar a sua primeira viagem à Ásia, em 1595, da ousadia de Sir Francis Drake a fazer uma viagem de circum-navegação do globo, em 1579, ou dos seus seguidores a seguirem na senda dos holandeses, nos primeiros anos do século XVII. Basta apenas relembrar alguns factos mais relevantes: o primeiro é que os holandeses escolheram o Sueste Asiático como alvo preferencial para carregar especiarias, precisamente porque sabiam que a presença naval e militar portuguesa eram mais débeis nesta região; Malaca estava, portanto, completamente impreparada para o impacto que constituía a chegada de armadas inimigas e, sobretudo, da guerra à moda europeia.

O segundo facto a que importa prestar atenção é que a chegada de holandeses e ingleses tinha um efeito corrosivo na frágil arquitectura político-diplomática que os portugueses de Malaca haviam construído durante décadas; dispondo de novos parceiros comerciais, admirando o poderio das novas armadas dos recém-chegados, os sultões vizinhos já não necessitavam de manter boas relações com Malaca; pelo contrário, podiam jogar, chantagear, pressionar e manobrar com uma muito maior margem de manobra e expectativa de proveito e vantagem. Foi o que fizeram Aceh e Johor, os velhos rivais de Malaca; o antigo equilíbrio triangular desfez-se.

Por fim, importa assinalar que a hostilidade entre portugueses e holandeses não foi imediata nem automática, antes foi crescendo em espiral, à medida que o poderio da companhia de comércio holandesa aumentava e os norte-europeus deixaram de reclamar uma simples liberdade de comércio para passarem a assaltar e a atacar as posições e os navios portugueses; era, para todos os efeitos, a transposição da guerra europeia para o palco asiático. Do lado português, e à medida que iam falhando sucessivamente as tentativas para expulsar os inimigos do Oriente e minguava a capacidade de lhes fazer frente, a estratégia passou a ser a de evitar o contacto, navegar em pequenos navios, se possível a remo e escapar às malhas da marinha inimiga.

A primeira viagem holandesa realizou-se em 1595. Foi uma mera iniciativa de reconhecimento, feita com cautelas acrescidas e cuidados extremos. Navegaram em direitura, rumo ao Estreito de Sunda, de forma a evitar encontros com as armadas portuguesas.

Os resultados não foram brilhantes, mas suficientemente animadores para permitir a sua continuação. Pouco depois, em 1598, houve cinco armadas a partir de Amesterdão, em diversas direcções, e totalizando dezenas de navios. Era todo o potencial de experiência naval, vocação marítima e capital dos burgueses da Zelândia e da Holanda que emergia e encontrava nestas viagens uma forma de expressão e de procura de negócios e lucros. Alguns anos mais tarde, as várias companhias de comércio fundiram-se numa única, a Companhia Unida das Índias Orientais, conhecida pela sigla VOC, e que contava com a participação de capitais de todas as Províncias Unidas, que se haviam revoltado contra Filipe II em 1568 e proclamado a independência.

O primeiro sinal de que as armas da VOC não se limitariam ao comércio e que iriam, pelo contrário, afrontar diretamente os interesses portugueses foi a captura da nau *Santa Catarina*, não muito longe de Malaca, em 1603, com a conivência de Johor, com quem haviam, aliás, assinado um pacto de amizade; o leilão do espólio capturado, e que constava de mercadorias chinesas, rendou, em Amesterdão, uma fortuna fabulosa. Três anos mais tarde, os holandeses tentavam o primeiro golpe direto contra Malaca, atacando diretamente a cidade que escapou por pouco, graças à coincidência da chegada de uma grande armada vinda de Goa e comandada pelo vice-rei em pessoa.

A VOC tirou a devida lição da derrota. Mais do que tentar conquistar Malaca, era preferível corroê-la e privá-la dos pilares da sua prosperidade. Deste modo, os holandeses passaram a assaltar a navegação portuguesa e a estabelecer bases de apoio por todo o Índico Oriental: fixaram-se nas Molucas, tomaram Banda, expulsaram os portugueses de Amboino e abriram feitorias nos sultanatos e portos mais importantes do Sueste Asiático. Malaca entrou então num longo processo de asfixia e de declínio, contraindo-se e fortificando-se, perdendo a ofensiva e limitando-se a tentar minimizar os efeitos da concorrência deste novo e formidável inimigo.

O facto de Portugal integrar, desde 1580, a Monarquia Católica foi, também nesta fase, prejudicial. As prioridades de Madrid estavam na salvaguarda do seu próprio império ultramarino, nomeadamente o Novo Mundo, e não no *Estado da Índia*. Quando, em 1609, Filipe III de Castela assinou uma trégua com as Províncias Unidas, fê-lo em vista dos interesses castelhanos e sem consultar os portugueses. A VOC, que cedo quebrou a trégua na Ásia, aproveitou para amadurecer estratégias e definir objectivos.

A ascensão da Companhia ao estatuto de potência asiática, até atingir o zénite do seu poder, na década de 1670, ficou a dever-se à estratégia preparada e levada a cabo por dois homens, dois governadores-gerais da VOC: Jan Pieterzoon Coen e Antonio van Diemen. O primeiro eliminou de vez os pruridos que ainda restavam, por parte de vários sectores da sociedade holandesa, em atacar os interesses portugueses: a sua estratégia era a de guerra sem quartel às posições portuguesas, por um lado, e de férreo controlo das fontes de produção da especiaria, por outro. Foi ele quem, em 1619, tomou Jakarta e fundou a capital da VOC na Ásia: Batávia, nas vizinhanças de Malaca. O destino da cidade estava, portanto, traçado. Um pouco mais tarde, já na década de 1630, van Diemen completou esta estratégia com uma política sistemática de assalto à navegação e de bloqueio às fortalezas portuguesas, sobretudo Malaca e Goa.

Do lado português, não havia recursos e forças suficientes para suportar com sucesso o impacto de um inimigo tão poderoso e implacável. Malaca tornou-se uma cidade cada vez mais isolada politicamente e com riscos agravados do ponto de vista da segurança. O seu comércio definhou: segundo as fontes portuguesas, 1615 foi o último ano em que foi possível encontrar noz-moscada ou cravo na cidade, que se dedicava agora a tratos menores e em volume inferior. Os casados passaram à categoria de elite local, pois eram eles quem, definitivamente, assegurava a sobrevivência da cidade. Os capitães perderam toda a sua anterior importância e poder, a favor de um novo cargo, o de “capitão-geral” que chamava a si todo o poder e influência nos esforços de defesa da cidade. Aliás, por esta altura, as “partes do Sul”, como então se chamava a esta região, eram um destino evitado por marinheiros e indesejado por fidalgos: ninguém queria partir para paragens onde a guerra era certa e o lucro, muito duvidoso.

Malaca suportou, em 1629, um último assédio por parte do Aceh, governado então pelo mais poderoso sultão da sua história, Iskandar Muda, arqui-inimigo dos portugueses. Uma armada vinda de Goa, capitaneada por Nuno Álvares Botelho, infligiu aos inimigos uma derrota humilhante e permitiu a Malaca reaver, ainda que momentaneamente, parte do prestígio e do respeito por parte dos sultanatos vizinhos.

Em 1640, o directório da VOC decidiu que era chegado o momento de abater de vez o poder dos velhos inimigos. As armadas holandesas impunham, por esta altura, a sua vontade nos mares da Insulíndia. Porém, faltava a conquista de Malaca, sem a qual o prestígio da Companhia continuava abalado e incompleto. Foi cuidadosamente preparada uma poderosa armada e feito um acordo de partilha com Johor, de forma a garantir o isolamento diplomático da cidade. Os efeitos destrutivos da artilharia holandesa, que já se haviam feito sentir no cerco de 1606, foram desta vez arrasadores. Os arredores da cidade, as hortas, quintas, pomares, foram completamente destruídos, o perímetro fortificado foi praticamente arrasado e a população, dizimada pela fome e pelas epidemias. A 14 de janeiro de 1641, finalmente, o capitão português capitulou. Os holandeses prestaram-lhe honras militares e permitiram aos portugueses partir para a Índia com as suas riquezas e escravos. O que ficou foi muito pouco, um saque decepcionante, segundo as próprias fontes holandesas. Malaca nunca recuperou a sua antiga glória, passando definitivamente a posição secundária, primeiro pela sombra de Batávia, capital das Índias Orientais Neerlandesas e, posteriormente, já sob domínio britânico, secundarizada por Penang e, finalmente, por Singapura.

Bibliografia Seleccionada

Fontes

- Barros, João de, *Ásia*, Lisboa, Liv. Sam Carlos, 1974-75 (reimpressão da ed. de 1788), 4 Décadas, 9 vols.
- Brown, C. C. (ed.), "Sejarah Melayu or Malay Annals / A Translation of Raffles Ms. 18", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, XXV, 2-3, 1952.
- Couto, Diogo do, *Da Ásia*, Lisboa, Liv. Sam Carlos, 1974-75 (reimpressão da ed. de 1788), 9 Décadas, 15 vols.
- Castanheda, Fernão Lopes de, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Porto, Lello & Irmãos, 1979, 2 vols.
- Erédia, Manuel Godinho de, "Declaração de Malaca e India Meridional com o Cathay", pub. com o nome de *Malaca, l'Inde Orientale et le Cathay*, Bruxelas, 1881.
- Pato, Raimundo António de Bulhão (ed.), *Cartas de Afonso de Albuquerque, Seguidas de Documentos que as Elucidam*, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1884-1915, 5 vols.
- Pires, Tomé, *A Suma Oriental de e o Livro de Francisco Rodrigues*, Universidade de Coimbra, 1978.
- Rivara, J.H. da Cunha (ed.), *Arquivo Portuguez Oriental*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1857-1876, 6 vols. (10 tomos).
- Sá, Artur Basílio de (ed.), *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente/Insulíndia*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar/Instituto de Investigação Científica Tropical, 1958-1988, 6 vols.

Estudos

- Boxer, C. R., *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia 1500-1750*, Londres, Variorum Reprints, 1985.
- Groeneveldt, W. P., "Notes on the Malay Archipelago and Malacca", in *Miscellaneous Papers Relating to Indo-China and the Indian Archipelago...*, 2nd. Series, I, Londres, Trubner & Co, 1887, pp. 126-262.
- Leupe, P. A., "The Siege and Capture of Malacca from the Portuguese", *JMBRAS*, XIV, 1, 1936, pp. 1-176.
- Lobato, Manuel Leão Marques, *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia – Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, S.l., Instituto Português dos Oriente, 1999.
- Macgregor, Ian A., "Notes on the Portuguese in Malaya", *JMBRAS*, XXVIII, 2, 1955, pp. 4-47.
- Meilink-Roelofs, M. A. Petronella, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Haia, Martinus Nijhoff, 1962.
- Noonan, Laurence A., "The Portuguese in Malacca", *Studia*, 23, 1968, pp. 33-104.
- Pinto, Paulo Jorge de Sousa, *Portugueses e Malaio – Malaca e os Sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997.
- Pinto, Paulo Jorge de Sousa, "Portugal em Malaca e no Mundo Malaio-Indonésio" *In Rosa Maria Perez (ed.), Os Portugueses e o Oriente – História, Itinerários, Representações*, Lisboa, Pub. Dom Quixote, 2006.

Pinto, Paulo Jorge de Sousa, “Os casados de Malaca, 1511-1641: estratégias de adaptação e de sobrevivência”, *blogue História Lusófona*, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 2011 [em linha: http://www2.iiict.pt/archive/doc/bHL_Ano_VI_10_Paulo_Pinto__Os_casados_de_Malaca__1511-1641__estrategias_de_adaptacao_e_de_sobrevivencia.pdf].

Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce - Expansion and Crisis*, New Haven, Yale University Press, 1993, 2 vols.

Sandhu, Kernial Singh e Paul Wheatley (dir.), *Melaka! The Transformation of a Malay Capital c. 1400-1980*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1983, 2 vols.

Subrahmanyam, Sanjay, *O Império Asiático Português, 1500-1700 – uma história política e económica*, Lisboa, Difel, 1995.

Thomaz, Luís Filipe F. R., *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994.

Thomaz, Luís Filipe F. R., “A crise de 1565-1575 na história do Estado da Índia”, *Mare Liberum*, 9, 1995, pp. 481-519.

VICE-ALMIRANTE MANUEL PEREIRA CRESPO A CARREIRA NA MARINHA (1930-1968)

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
José Leiria Pinto, na Sessão de Homenagem
ao Almirante Pereira Crespo, em 26 de Julho

Nascido em Lisboa, a 30 de Julho de 1911, Manuel Pereira Crespo após os estudos secundários no Colégio Militar, completados, por motivos de saúde, no Liceu Gil Vicente e a frequência da Faculdade de Ciências de Lisboa onde terminou o segundo ano do curso de Matemática, ingressou, em Outubro de 1930, na Escola Naval, tendo sido o primeiro classificado entre cerca de uma centena de candidatos.

O lugar cimeiro em todos os cursos que frequentou foi sempre uma constante, mercê dos seus invulgares dotes, especialmente de ordem intelectual aliados a uma excepcional capacidade de trabalho.

Promovido a guarda-marinha, em Setembro de 1933, embarcou no navio escola *Sagres* e na canhoneira *Faro* ascendendo a 2º tenente em Maio de 35. Em Setembro desse ano passou a prestar serviço no aviso *Gonçalves Zarco*, a bordo do qual cumpriu comissões em Angola e Moçambique. Em Outubro de 1937 frequentou, na Escola de Mecânicos, o curso de T.S.F. e como Chefe do Serviço de Comunicações embarcou no contratorpedeiro *Douro*, de Julho de 1938 a Maio de 39. Os sucessivos embarques, habituais no começo da carreira de oficial da Armada, tinham terminado. Iniciou então funções no âmbito de hidrografia que durariam duas décadas.

No navio hidrográfico (N.H) *Carvalho Araújo* fez campanhas nos Açores tendo em Fevereiro de 1941 já 1º tenente, promovido em Março do ano anterior, passado para o N.H. *D. João de Castro* que continuou os trabalhos nos Açores e a partir de Maio de 1942, em idênticas campanhas hidrográficas no arquipélago de Cabo Verde. Na ocasião recebeu os seus dois primeiros louvores.

Um concedido pelo 1º tenente José Pereira Parreira, comandante do *D. João de Castro* e outro pelo Contra-almirante Álvaro Marta, Superintendente dos Serviços da Armada.

A discussão e a explicação do equipamento de sondagem sonora constituíram o tema de um artigo publicado em 1946 e 47 nos *Anais do Clube Militar Naval*. Foi o primeiro escrito da autoria do tenente Manuel Crespo nos *Anais*. Muitos outros se seguiriam.

A primeira fase do serviço na hidrografia terminou com o embarque, de Maio de 1943 a Novembro de 47, no N.H. *Carvalho Araújo*, então integrado na Missão Hidrográfica de Angola.

A sólida experiência que adquiriu durante oito anos de hidrógrafo conjugada com uma elevada inteligência e acompanhada de apurados e profícuos estudos sobre a matéria

deram-lhe um grande prestígio, facto que justificou a sua nomeação, em Dezembro de 1947, para Chefe da Missão Geo-hidrográfica da Guiné e por inerência Comandante do N.H. *Mandovi*, situação excepcional já que não possuía o curso de engenheiro hidrógrafo nem era oficial superior.

O *Mandovi*, antiga canhoneira que nesse ano de 1947 completou fabricos e foi adaptada em navio hidrográfico, dispunha da vantagem de ter pequeno calado e boa habitabilidade mas o grave inconveniente de limitada autonomia, obrigando a frequentes fainas de carvão e de aguada, numa época em que Bissau não possuía ponte-cais. Por outro lado, grandes eram as dificuldades na realização de trabalhos geo-hidrográficos na Guiné, plena de rios e canais, costas baixas circundadas de alto tarrafe que na baixa-mar descobriam extensa zona de lodo, com marés de grande amplitude, correntes fortes e más condições de visibilidade. Todas estas limitações eram agravadas com a ausência de cartas de navegação seguras, pois as poucas existentes não inspiravam a mínima confiança. Foi perante esta situação que o comandante Manuel Crespo, promovido a capitão-tenente em Março de 1953, cumpriu com êxito nove campanhas hidrográficas (1947-1957). A última, 1956/57, foi realizada no comando do N.H. *Pedro Nunes*, visto o *Mandovi* ter sido abatido em Maio de 56.

No relatório da 1ª campanha, os relatórios eram anuais e endereçados ao Presidente da Comissão Executiva da Junta das Missões Geográficas e de Investigação Colonial, entidade que suportava os custos da campanha enquanto a Marinha disponibilizava o navio, a respectiva guarnição e um aparelho de Aviação Naval destinado à fotografia aérea, o comandante Manuel Crespo escreveu: *“pareceu-nos que a melhor orientação a dar aos nossos trabalhos consistia em ‘fazer’ hidrografia, tendo porém o cuidado de que toda a triangulação, em que os trabalhos hidrográficos se apoiassem, fosse estabelecida de forma a servir também para fins de Geografia.”*

Este procedimento foi seguido ao longo de sucessivas campanhas tendo no último relatório, campanha 1956/57, declarado que toda a geodesia do território tinha ficado concluída assim como os levantamentos hidrográficos das principais áreas navegáveis. Expressiva é a bibliografia da sua autoria referente aos trabalhos realizados, sendo de destacar o nº 18 do *Boletim do Centro de Estudos da Guiné Portuguesa* que descreve, em pormenor, a actividade da Missão de 1948 a 1955.

Anos mais tarde as cartas, de extremo rigor, foram fundamentais para a operacionalidade da Marinha contribuindo para a navegação segura das suas lanchas na vastíssima e complexa rede de rios e canais e dos seus fuzileiros na “navegação terrestre”. Com uma simples agulha magnética e essas preciosas cartas, os Destacamentos de Fuzileiros Especiais, em operação na Guiné, conheciam a sua posição exacta no terreno o que lhes permitia evitar muitos problemas e alcançar assinaláveis êxitos. Tive a honra de ter comandado um desses Destacamentos e poder por isso apreciar quanto notabilíssima foi a obra do Comandante Manuel Crespo como Chefe da Missão Geo-hidrográfica da Guiné.

Dos vários louvores que entretanto recebeu de salientar em Dezembro de 1955, o concedido pelo Ministro do Ultramar, Comandante Sarmento Rodrigues e no ano seguinte pelo Governador da Guiné, Capitão-de-fragata Melo e Alvim.

De notar que o Comandante Manuel Crespo interrompeu a sua comissão na Guiné durante dois períodos. O primeiro, de Setembro de 1950 a idêntico mês do ano seguinte, quando Comandante do patrulha *Sal* no qual efectuou uma comissão nos Açores. Ficou célebre a viagem de ida ao conseguir aportar a Ponta Delgada após ter enfrentado um violento temporal que estilhaçou os vidros e alagou a ponte do navio. O segundo período na frequência do Curso Geral Naval de Guerra (1951/52) em que foi primeiro classificado, tendo-lhe sido concedido o prémio “Almirante Botelho de Sousa”.

Em Maio de 1957 quando terminou a comissão na hidrografia foi escolhido para servir no Estado-Maior da Armada, iniciando assim a última fase da sua carreira em funções exclusivamente militares.

O seu interesse e aptidões por estudos de Estado-Maior, especialmente na área de Estratégia, já se tinha anteriormente manifestado não só no Curso Geral Naval de Guerra como também nos seus artigos dos *Anais*, o primeiro em 1954 *Subsídios para uma Estratégia Naval* depois, em 1956, *Portugal na política e estratégia mundiais, Extensão da noção do domínio do mar e Um problema estratégico que os alemães não souberam resolver*. Foi igualmente a partir desse ano de 1956, já fazendo parte da Comissão de Redacção dos *Anais*, mais tarde por si presidida, que passou a dirigir a secção “Crónica de Marinha”, colaboração que manteve, ininterruptamente, até 1964.

Em 1956 também publicou: *Breves notas sobre a evolução das armas* e em 1957 *Esboço de uma possível reorganização dos Serviços da Marinha nas Províncias Africanas* estudo que serviu de ponto de partida para a reestruturação da presença da Marinha no Ultramar e *Sobre a actual classificação dos navios de guerra*.

Nomeado adjunto da 2ª Divisão do Estado-Maior da Armada (Organização) em Julho de 1957, foi promovido a capitão-de-fragata em idêntico mês do ano seguinte, ascendendo, em 1959 a Chefe da Divisão.

Continuaram os seus artigos nos *Anais* especialmente sobre Estratégia e Organização mas também biografias de marinheiros ilustres, em 1959, de Henrique Lopes de Mendonça e em 1960 de Venceslau de Moraes.

Antevendo o possível deflagrar da Guerra no Ultramar publicou também em 1960 os interessantes *Problemas de estratégia naval. As missões das forças navais na guerra revolucionária*, obra que seria precursora do tema e mereceu o prémio “Almirante Augusto Osório”.

A sua notável actividade no Estado-Maior, reconhecida publicamente, foi louvada em Novembro de 1960 pelo respectivo Chefe, Vice-almirante Sousa Uva.

Foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra em Junho de 1961 e em Dezembro os acontecimentos na Índia levaram-no a uma profunda reflexão, tendo no ano seguinte publicado nos *Anais* “Invasão ao Estado da Índia Portuguesa pela União Indiana” onde se salienta a assimetria das forças em presença e alerta para a necessidade do reforço da Marinha em África.

Frequentou o Curso Superior Naval de Guerra no ano lectivo de 1962/63 tendo-lhe sido atribuído o prémio “Almirante Américo Thomas” por ter sido o aluno mais bem classificado.

Em Setembro de 1963, para efeitos de tirocínios, cessou as funções no Estado-Maior e foi nomeado Comandante da Flotilha de Draga-minas, tendo na ocasião sido louvado pelo Ministro da Marinha, Contra-almirante Quintanilha de Mendonça Dias. Terminados os tirocínios, em Junho de 1964, regressou ao Estado-Maior da Armada como Chefe da 1ª Divisão, divisão esta que tinha, desde o ano anterior, ficado responsável com a área da Organização.

Igualmente foi expressiva a sua colaboração para os *Anais* do qual se destacam em 1964 *Notas sobre a organização da Armada* e em 1966 *As novas fronteiras da estratégia*.

As nomeações para presidir ou fazer parte de diversas comissões, iniciadas em 1958 com a sua ida para o Estado-Maior, sucederam-se Entretanto em Outubro de 1965, foi, em acumulação com o cargo no Estado-Maior, nomeado professor no Instituto Superior Naval de Guerra.

Com a promoção a oficial general, em Setembro de 1966, o Comodoro Manuel Crespo terminou as suas funções como Chefe da 1ª Divisão passando a adjunto do Chefe do Estado-Maior da Armada mas mantendo o cargo de professor no Instituto.

No Estado-Maior definiu processos e normas de trabalho podendo afirmar-se que os estudos que realizou serviram de alicerces à reformulação e à actualização da organização estrutural da Marinha, facto que contribuiu para que a Instituição pudesse enfrentar com eficácia a Guerra do Ultramar e parte dos desafios do último quartel do século XX.

No Instituto, continuou a leccionar as disciplinas de Organização e Estratégica tendo então sido autor de publicações referentes às suas lições que passaram a ser considerados importantes textos de referência para o estudo destas duas temáticas.

Muito longe de ser um incondicional do regime político então vigente e quando tudo indicava que fosse assumir o cargo de Comandante Naval de Angola, depois de muita insistência por parte do Dr. Oliveira Salazar, Presidente do Conselho de Ministros que desejava ter alguém cuja frontalidade pudesse contar e em quem a Marinha confiasse, o Comodoro Manuel Pereira Crespo foi, em Agosto de 1968, nomeado Ministro da Marinha.

Comissões desempenhadas em acumulação (datas de nomeação)

- Em 1-4-958 Para estudar as novas tabelas de inaptidão e incapacidade para o serviço da Armada.
- Em 9-5-958 Para estudar a reforma do Ensino da Escola Náutica.
- Em 30-6-958 Grupo de trabalho para o Planeamento da Rede Costeira de Radar.
- Em 25-9-958 Presidente da Comissão para estabelecer as matérias nos cursos “Centro de Treino e Instrução ABCD e equipamento de primeiros socorros anti-gás”.
- Em 9-4-959 Presidente da Comissão Permanente de Infra-Estruturas da Armada.
- Em 22-3-960 Presidente da Comissão para estudar e propor o local para construção da Carreira de Tiro de Armas Portáteis, de 300 metros, na margem sul do Tejo.
- Em 13-5-960 Para estudar a construção da Doca e Estaleiro Naval na área do porto de Lisboa.
- Em 13-1-960 Para estudar as instalações do Edifício do Ministério da Marinha.
- Em 13-1-962 Presidente da Comissão para a normalização de impressos e materiais de arquivo.
- Em 29-3-962 Para estudar os guões das Unidades da Armada.
- Em 28-7-965 Para estudar as instalações do Instituto Hidrográfico.

Louvores

- Em 4-11-960 Do Livro de Ordens do Estado-Maior da Armada, se transcreve a seguinte Ordem de Sua Ex^a, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.
Louvor – Ordem nº 7/4-11-960 – O capitão-de-fragata Manuel Pereira Crespo, actualmente Chefe da II Divisão do Estado-Maior da Armada cujas qualidades de trabalho e de eficiência de serviço devem ser consideradas as mais elevadas, tem elaborado estudos e trabalhos da maior importância envolvendo assuntos de Natureza Nacional e Internacional, nos quais tem evidenciado altas qualidades de estudo, inteligência, cultura militar e carácter. Os serviços prestados por este distinto oficial considero-os distintos, relevantes e extraordinários, e de manifesto interesse para a Armada, pelo que lhe confiro público louvor.
- O capitão-de-mar-e-guerra Manuel Pereira Crespo foi nomeado Comandante da Flotilha de Draga-minas, deixando o Estado-Maior da Armada, onde serviu por mais de seis anos, sempre com elevada distinção. Considerando que desempenhou durante muito tempo o cargo de Chefe da II Divisão e de Presidente da Comissão Permanente de Infra-Estruturas da Armada desde a sua criação e foi obreiro principal de grande parte da importante legislação promulgada no ramo militar da Armada nos últimos anos, onde o labor produzido foi de muito relevo, senão

notáveis, além da sua inteligência, os seus equilíbrio e sensatez que tornam um excelente colaborador e o acreditam como ótimo Chefe; Considerando que por três vezes nos últimos dois anos acompanhou o Ministro ou Subchefe do Estado-Maior da Armada às Províncias de África em visitas de estudo e trabalho junto dos Comandos da Armada locais. Considerando que fez parte de várias comissões fora do Ministério, mas em sua representação, defendendo sempre com brilho os interesses da Armada. Considerando finalmente que durante o Curso Superior Naval de Guerra, que frequentou com grande entusiasmo e total assiduidade, não deixou de dar assistência e orientação à Divisão que chefiava, ainda que com prejuízo dos seus estudos escolares e da sua saúde. Nestes termos: - Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro da Marinha: - Louvar o capitão-de-mar-e-guerra Manuel Pereira Crespo pelas razões acima expostas e considerar os serviços prestados pelo mesmo oficial de distintos e relevantes. (OA/19/963/16)

- Em 1-4-1943, louvado pela competência técnica, excepcional dedicação ao serviço e elevadas qualidades de lealdade e camaradagem que sempre revelou no desempenho dos seus cargos de chefe de serviço de comunicações do navio hidrográfico D. João de Castro e da Brigada do gasolina da M.H.I.A. e destacadamente durante o período de aprontamento e experiências do navio, em que dirigiu com muita inteligência vários trabalhos importantes quer às instalações eléctricas e de T.S.F., como no que diz respeito a sondadores ultra-sonoros, ramo este em que justamente pode ser considerado como especializado. (Louvor dado pelo Comandante do N.H. D. João de Castro e mandado averbar por Sua Ex^a. o Superintendente, em seu despacho de 6-4-943, Proc. 87/5/943).
- Em 15-6-943, Tendo apresentado um trabalho descritivo do equipamento de sondagem sonora instalado no N.H. D. João de Castro, trabalho que apreciado pelas estações competentes foi classificado extremamente valioso, louvado pelo muito interesse pelos serviços a seu cargo, elevada soma de conhecimentos e muita competência profissional revelados na elaboração do referido trabalho. (Despacho de Sua Ex^a; O Superintendente dos Serviços da Armada).
- Em 23-6-955 Tendo-me sido dado apreciar a actividade da missão Geo-hidrográfica da Guiné, louvo o seu chefe, capitão-tenente Manuel Pereira Crespo, pelos altos serviços prestados no desempenho do seu cargo, onde graças à sua grande competência, zelo incansável e excepcional capacidade de direcção, pode levar a cabo um trabalho de elevada categoria científica, de largo desenvolvimento e da maior utilidade para o aproveitamento dos recursos da Guiné, em terra e no mar. A obra até hoje realizada pela missão Geo-hidrográfica da Guiné pode considerar-se notável e a actuação do seu chefe tem de ser classificada como distinta e relevante. (Louvor dado por Sua Ex^a. O Ministro do Ultramar (a) Manuel Maria Sarmiento Rodrigues).
- Por portaria de 15-3-956 O capitão-tenente Manuel Pereira Crespo, Chefe da Missão Geo-hidrográfica da Guiné, tem posto em evidência apreciáveis qualidades que o tornam merecedor de publico testemunho de Louvor: - No uso da competência

atribuída pelo artigo 155º da Constituição, o Governador da Guiné: - É louvado o capitão-tenente Manuel Pereira Crespo, Chefe da Missão Geo-hidrográfica da Guiné, pela forma distinta como vem chefiando a missão Geo-hidrográfica desta província, a que imprimiu notável rendimento, que bem traduz a sua alta competência e grande interesse pelo serviço.

ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL

CRESPO, Manuel Pereira.

- 1946 e 47 - “Notas sobre sondagem sonora”.
- 1954 e 55 - “Subsídios para uma estratégia naval”.
- 1956 - “Portugal na política e estratégia mundiais”.
- “Extensão e noção do domínio do mar”.
- “Um problema estratégico que os alemães não souberam resolver”.
- Crónica de Marinha (Secção de que foi autor até 1964).
- “Breves notas sobre e evolução das armas”.
- 1957 - “Esboço de uma possível organização dos Serviços da Marinha nas províncias africanas”.
- “Sobre a actual classificação dos navios de guerra”.
- 1959 - “Henrique Lopes de Mendonça”.
- 1960 - “Venceslau de Moraes”.
- “Problemas de Estratégia Naval. As missões das forças navais na guerra revolucionária”.
- 1962 - “Invasão do Estado da Índia Portuguesa pela União Indiana”.
- “Alguns aspectos do problema naval português”.
- 1964 - “Notas sobre a organização da Armada”.
- 1966 - “As novas fronteiras da estratégia”.

VICE-ALMIRANTE MANUEL PEREIRA CRESPO O MINISTRO DA MARINHA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Eduardo Serra Brandão, na Sessão de Homenagem
ao Almirante Pereira Crespo, em 26 de Julho

Não há muito tempo decidi não voltar a escrever ou falar em público por razões óbvias, mas não consegui resistir aos meus impulsos e ao poder de convicção do nosso presidente, tendo aceite, mais uma vez, falar nesta homenagem ao ministro Pereira Crespo. O que faço com muito gosto!

O almirante era bem conhecido pela sua competência profissional, a sua comprovada inteligência, o notável bom senso, as qualidades de trabalho e a sua independência política. Foi, por isso, na sua carreira militar e na sua acção como ministro um dos oficiais da nossa Armada mais distintos e prestigiados. Mereceu bem ter o seu nome numa rua e num largo do município de Cascais e um busto em bronze num dos jardins.

A sua ideologia política não andaria longe do socialismo democrático, ideia que resulta do conhecimento do grupo de amigos, gente moderada, com quem gostava de se encontrar quando era mais novo e do facto de ter recebido do estrangeiro, em 1973, um telegrama amigo a informá-lo sobre a criação formal do Partido Socialista em território alemão. Dizia-se que, ainda jovem, pertencia ao Grande Oriente Lusitano.

Mas nada o impedia de ter ideias muito firmes sobre a política portuguesa para o Ultramar, considerando fora de discussão o prosseguimento da luta militar e diplomática pela integridade territorial.

Irritou-o fortemente terem permitido o roubo de cartas militares, no Instituto Cartográfico do Exército, para serem entregues a movimentos independentistas e achou inoportuna a publicação do livro do general António de Spínola *Portugal e o Futuro*. Já reformado, escreveu um livro em que expunha as suas ideias contra o fim precipitado e erróneo da guerra no Ultramar.

A razão oficial que me foi dada para falar nesta homenagem foi eu ter conhecido razoavelmente o homenageado e ter por ele muito apreço. Nestas circunstâncias, julgo oportuno lembrar, rapidamente, alguns contactos que com ele tive.

Julgo que o primeiro foi em 1957, quando, numa das visitas à Guiné, aproveitei uma folga para o ir cumprimentar a bordo do navio hidrográfico que comandava. Foi grande a surpresa e a satisfação quando vi Pereira Crespo na companhia do imediato – ambos mais graduados e muito mais antigos do que eu – no aeroporto de Bissau, sorridente e bem-disposto a despedir-se de mim, no meu regresso a Lisboa.

Contactámos com relativa frequência quando eu estava em serviço no Estado-Maior, em acumulação com a Escola Naval, e lembro-me perfeitamente de me ter chamado uma vez a atenção para o facto de eu ter chamado uma vez a atenção para o facto de eu responder a perguntas que alguns capitães dos portos ou comandantes navais em guerra no Ultramar me faziam directa e pessoalmente quando, no seu entender, as perguntas deveriam ser feitas oficialmente ao Estado-Maior. Tinha como sempre razão, mas desta vez só em teoria: uma coisa é pedir ajuda discreta a um camarada e amigo; outra é tornar conhecidas as suas dúvidas, hesitações ou esquecimentos.

Em 1963 fui seu professor de Direito Internacional Marítimo no Curso Superior Naval de Guerra, tendo contribuído para o prémio que recebeu como melhor aluno do curso.

Não me recordo em que ano Malheiro do Vale no comando do *Baldaque da Silva* – a navegar na costa de África – se viu forçado, por avaria nas máquinas, a pedir reboque para Freetown. O comandante Pereira Crespo pediu-me nessa altura que escrevesse um artigo nos *Anais do Clube Militar Naval* sobre assistência e salvação no mar com o objectivo de esclarecer, indirecta e discretamente, o almirante-chefe que, inexplicavelmente “irritado” com a vergonha de um navio de guerra entrar a reboque num porto estrangeiro, queria exonerar o comandante Malheiro do Vale à sua chegada a Lisboa. Afinal não exonerou graças à ideia do comandante Pereira Crespo.

Também, em data que não recordo, a polícia política enviou a cada ministro a lista dos seus funcionários, civis e militares, que assinaram uma exigência de eleições livres que deu lugar, noutros Ministérios, a transferências e penalizações. O ministro Pereira Crespo, segundo me informaram na altura, ter-se-ia limitado, no que estava ao seu alcance, ao seguinte despacho: “*Tomei conhecimento. Arquite-se*”.

Contou-me um dia o ministro Pereira Crespo que, em 1970, nas comemorações da chegada de Pedro Álvares Cabral a Porto Seguro se realizou um missa campal com a presença, além das autoridades do costume, de índios seminus imitando o desembarque em 1500. No final da cerimónia um pequeno grupo de “chefes” aproximou-se dele e falou assim: “*Vosmecê vem de Portugal? Então diga ao nosso rei que aqui, no Brasil, continuam a roubar terras aos índios!*”

Admirei-me que quase dois séculos decorridos ainda havia quem acreditasse no domínio português, mas viemos recentemente a saber, com maior espanto, que em 1983, em Malaca, o comandante da *Sagres* Martins e Silva ao desembarcar no cais, fardado com espada e condecorações, recebeu das muitas pessoas que ali aguardavam o navio demonstração de respeito e submissão, fazendo vénias, ajoelhando e beijando a mão.

Finalmente, falemos da obra do almirante como ministro.

Em 1968 Oliveira Salazar convida-o para ministro da Marinha, considerando-o a pessoa com melhores condições para concretizar a profunda retoma que o tempo e a participação na guerra vinham exigindo à Marinha e cujo projecto ele já tinha iniciado como oficial do Estado-Maior.

Aqui começa um novo ciclo da vida profissional de Pereira Crespo, onde a palavra “extraordinário” é a que melhor exprime qualitativa e quantitativamente o seu trabalho, caracterizado fundamentalmente pelas reformas estruturais levadas a efeito.

Alterou a estrutura superior da Marinha, reorganizou os quadros do pessoal civil, instituiu novas regras para a prestação de serviços do pessoal militar e criou um sector destinado a proteger as famílias dos militares ausentes e que, mais tarde, viria a dar origem à Direcção de Apoio Social. Além destas reformas, surgiu a criação da Força de Fuzileiros do Continente, tendo sido já no seu mandato que foram incorporados na Armada seis corvetas e um submarino e em Abril de 1976, dez navios-patrolhas e duas L.D.G.

Também a cultura naval encontrou forte apoio na sua acção, designadamente com a edição de colecções de notáveis obras esquecidas, muitas da autoria de marinheiros ilustres, relativas ao mar e às actividades marítimas.

Por proposta do almirante Sarmento Rodrigues, criou, em 1969, o Grupo de Estudos de História Marítima e, em 1970, o Centro de Estudos de Marinha, que incluía Artes, Letras e Ciências e que acabou por se transformar, como todos sabemos, na Academia de Marinha. Ainda em 1970 o ministro presidiu à sessão inaugural do Centro de Estudos, onde, já afastado do serviço na Marinha, tive a satisfação de ser orador-convidado por Sarmento Rodrigues.

Em 1971 inicia-se, por iniciativa ministerial, a publicação da *Revista da Armada*, sob a direcção de Malheiro do Vale e cujo interesse e crescente prestígio têm sido mantidos pela actual direcção.

Também a sua acção se fez sentir na Marinha Mercante, assunto a que fará referência, já a seguir, um dos meus mais distintos alunos no Curso de Capitães. Há mais de meio século.

É justo lembrar que, várias vezes, Pereira Crespo se deslocou ao Ultramar, como ministro, para acompanhar na época do Natal os marinheiros que ali prestavam serviço.

Só para terminar, registo a informação que o ministro me deu de que o Presidente do Conselho dr. Marcello Caetano mostrou forte empenho em que eu continuasse em Lisboa, onde faria muito mais falta do que em Porto Amélia para onde devia partir dentro de alguns dias. Acabei por aceitar o convite e receber guia para o Gabinete do ministro do Ultramar. Três anos depois fui convidado para retomar, a convite de Pereira Crespo, o meu lugar na Comissão de Direito Marítimo Internacional.

Não aderiu, como se sabe, ao movimento revolucionário dos capitães e deu por terminada a sua carreira logo a seguir ao 25 de Abril, com o pedido de exoneração do cargo e passagem à situação de reserva. Morreu em 1980.

A última vez que estivemos juntos foi num jantar em casa do contra-almirante Teles Palhinha – de quem éramos amigos –, tinha eu acabado de chegar de Londres, que foi tema de longa e divertida conversa. Para os presentes que ainda trabalharam com ele e conheceram a forma como impunha naturalmente respeito, informo que, fora do serviço, Pereira Crespo era muito mais alegre e bem-disposto.

ANOTAÇÕES SOBRE A POLÍTICA PARA O SECTOR DA MARINHA MERCANTE DURANTE AS FUNÇÕES DE MINISTRO DO ALMIRANTE PEREIRA CRESPO

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Joaquim Ferreira da Silva, na Sessão de Homenagem
ao Almirante Pereira Crespo, em 26 de Julho

O Almirante Pereira Crespo deixou, nas suas funções de Ministro, grandes repercussões para o futuro, não só no sector da Marinha do Comércio mas também na nossa vida profissional, como adiante iremos referir.

Política do Transporte Marítimo

Chamo a atenção para o facto do Almirante Pereira Crespo ter assumido em 1968 a pasta de ministro num período de grande convulsão mundial para o transporte marítimo; o Canal do Suez acabara de ser encerrado em 8 de Junho de 1967, depois da guerra dos seis dias, e só reabriu em 5 Julho de 1975.

Durante esse período, por via da sua política do transporte marítimo:

- Procedeu-se à remodelação e agrupamento das empresas armadoras, com a fusão da S. Geral na CNN e a fusão da Insulana com os Carregadores Açoreanos;
- Foram aperfeiçoados os mecanismos de cooperação entre transportadores e carregadores;
- Criaram-se as primeiras empresas para navios porta-contentores, como a Econave / Transrio / Transfruta / Transnavi / Sofomar.

Mas as suas acções com maior relevo, para o futuro do País neste sector, foram, primeiro a transformação dos estaleiros da CUF, na Rocha, nos estaleiros da Lisnave na Margueira, (talvez a maior riqueza até hoje alcançada pela sector no país) depois a que foi a dada pelo Despacho 165/70 de 31 de Dezembro:

“Define-se a Política do Transporte Marítimo de Combustíveis Líquidos.

No ponto nº1 é mantida e atribuída à Sopenata a exploração de todos os navios tanques portugueses no transporte de longo curso.

No ponto nº3 o transporte entre portos do continente de produtos petrolíferos processados nas refinarias da Sacor é atribuído aos navios tanques da Sacor Marítima.”

O Almirante tinha criado uma Comissão Nacional para os Estudos dos Problemas da Marinha do Comércio (Acelerada por uma Comissão *Ad hoc*).

Serviços de Marinha, Escola Náutica, Grémio de Armadores, União dos Sindicatos (Nossa presença)

E ainda se procedeu à transformação da Direcção Geral de Marinha para Direcção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

No caso da constituição do porto de Sines o Almirante Pereira Crespo muito apoio deu à feitura de cais naquele futuro porto contribuindo para se por de parte o projecto da nova refinaria ser abastecida por uma mono-bóia ao largo.

A 2ª acção política do Alm Pereira Crespo, aquela que maiores e mais relevantes consequências trouxe para o futuro da Marinha Mercante foi a POLÍTICA DE FORMAÇÃO DO PESSOAL.

O Almirante Pereira Crespo começou logo em 1969 por remodelar os currículos escolares.

Pela publicação da portaria nº 24482 de 26 de Dezembro de 1969 dá-se nova composição aos quadros das matérias escolares e reestrutura o Regulamento da Escola Náutica.

Logo no ano seguinte volta, por via do Dec. Lei 157/70 de 13 de Abril a reorganizar o ensino náutico recriando de novo o curso de Radiotelegrafista suprimido em 1936, ficando assim a Escola Náutica com cursos para todas as classes de oficiais.

Mas a sua preocupação não estava só colocada na melhoria dos programas escolares.

O Almirante Pereira Crespo vinha demonstrando o interesse em aproveitar os melhores valores dos oficiais da Marinha Mercante para o enriquecimento e valorização do sector.

Pouco depois da sua tomada de posse em 1968 referiu-se numa cerimónia oficial:

“É com efeito muito estranho que os oficiais da Marinha Mercante nunca tenham sido aproveitados para o desempenho de cargos ou funções do Ministério da Marinha, nos seus departamentos relacionados com a navegação mercante.”

Num outro discurso ainda pronunciado em 1969 aquando da entrega duma das unidades mercantes referiu:

“Seria de toda a conveniência e justiça, que os oficiais da Marinha Mercante pudessem fazer parte do corpo docente da Escola Náutica.”

O Almirante Pereira Crespo não se ficou pelas bonitas promessas.

Permite que os oficiais da Marinha Mercante com os cursos complementares façam parte do corpo docente da Escola Náutica.

Ainda em 1970 pelo Dec. n.º 436/70 de 15 de Setembro revela a sua preocupação de estender ao ultramar as acções da sua política da formação de pessoal, o qual cria a Escola Náutica do Mindelo. Anos muito mais tarde em 1985 ali estivemos – ao serviço da IMO – a transformar o estabelecimento no Centro de Formação Náutica do novo país.

Em 1971 deu-se início à política do Almirante Pereira Crespo referente à admissão de oficiais da Marinha Mercante com o primeiro despacho nesse sentido.

Nos finais desse ano a Marinha fazia publicar o Quadro de Professores que faz já referência a mais duas nomeações de colegas nossos.

A nossa, de Maio de 71, o Comandante Rodrigues de Almeida e o Engenheiro Alves Pacheco em Novembro de 1971.

Razão de Maio foi a substituição urgente do Almirante Silva Horta para uma missão nos Açores.

A notar que este quadro de valiosos professores – alguns deles mais tarde Chefes do Estado-Maior da Armada (CEMAS) – formaram a gestão de Oficiais da Marinha Mercante que nos anos 80 foram classificados em 1º grau mundial de eficiência dos seus desempenhos pelas Organizações Internacionais do sector.

| | |
|---|-----------|
| Capitão-de-fragata EMQ RA Manuel Augusto da Silva | 26- 4-956 |
| Capitão-de-fragata MN RA Vasco Pinto Bastos de Moraes | 21- 4-960 |
| Capitão-de-fragata AN Albino Rodrigues Correia | 11- 1-961 |
| Capitão-de-fragata João Luis de Oliveira | 22-10-963 |
| Capitão-de-fragata EMQ João Valentim Soares Felner | 19-11-970 |
| Capitão-de-fragata EMQ RA Henrique Vitória | 14-11-961 |
| Capitão-de-mar-e-guerra EMQ João da Costa Delgado | 25-10-967 |
| Capitão-de-fragata Paulo Manuel Guerra Corujo | 1-11-970 |
| Capitão-de-fragata EMQ José Manuel Dias Gabriel | 20-10-964 |
| Capitão-de-fragata Manuel José da Costa Souto e Moura | 1-11-971 |
| Capitão-de-fragata AN João Hipólito Ribeiro Lourenço | 19- 1-970 |
| Capitão-de-fragata EM Fernando António Martins Salvador | 1- 9-969 |
| Capitão-de-fragata EM Vitor Manuel Nogueira Novais Gonçalves | 31- 8-968 |
| Capitão-tenente Pedro Manuel de Arriaga Casqueiro de Sampaio | 7-12-970 |
| Capitão-tenente António Carlos Fuzeta da Ponte | 7-11-970 |
| Capitão-tenente José Manuel Jo Vale Martins Cartaxo | 1- 1-970 |
| Capitão-tenente José Manuel Correia Mendes Rebelo | 14- 5-970 |
| Capitão-tenente AN António Vieira Nunes | 1- 1-970 |
| Capitão-tenente EMQ João Alberto Pereira Tomás | 27- 5-971 |
| Capitão-tenente EMQ Waldemar Ferreira Guimarães | 1-12-971 |
| Capitão-tenente António Vasco Pinto de Magalhães Martinha | 17- 3-967 |
| Capitão-tenente EMQ Fernando Gomes | 1- 9-969 |
| Capitão-tenente AN Carlos José Franco Marques Henriques | 8- 2-971 |
| Capitão-tenente Jorge Maria de Avilez Nunes Pereira | 11- 2-971 |
| Capitão-tenente EMQ Luis Guilherme Cogumbreiro Ivens Brandão | 12- 2-970 |
| Capitão-tenente EMQ Rui Vitor de Sant'Ana Pereira de Lima | 31-12-971 |
| Capitão-tenente Pedro Manuel Barreira Pessoa Lopes | 10- 1-969 |
| Primeiro-tenente Manuel de Campos Dias Figueiredo | 11-12-969 |
| Primeiro-tenente Pedro Monteiro Fiadeiro | 1-12-971 |
| Primeiro-tenente EMQ Joaquim Silvério Guerra da Mata | 21- 4-969 |
| Primeiro-tenente José Manuel Botelho Leal | 1-11-971 |
| Primeiro-tenente ECN José Filipe Inglês Baião do Nascimento | 16- 2-970 |
| Primeiro-tenente Francisco António Torres Vidal Abreu | 13- 8-970 |
| Primeiro-tenente EMQ Jorge Manuel Delgado Beirão Reis | 1-12-971 |
| Primeiro-tenente EMQ Joaquim António Leal Martins | 9-11-970 |
| Primeiro-tenente EMQ Joaquim Maria Godinho Veiga | 1-11-970 |
| Primeiro-tenente SG Fernando Gonçalves Refacho | 1-11-971 |
| Primeiro-tenente Henrique Alexandre Machado da Silva Fonseca | 3-12-970 |
| Segundo-tenente SG Jerónimo António de Almeida Júnior | 9-11-970 |
| Capitão da Marinha Mercante Joaquim Ferreira da Silva | 20- 5-971 |
| Capitão da Marinha Mercante Raul António Rodrigues de Almeida | 18-11-971 |
| Primeiro Maquinista da Marinha Mercante Manuel Alves Pacheco | 9-11-971 |

A sua politica de reformas continua e assim por portaria nº 613/71 de 10 Novembro volta a fazer alterações nos programas escolares.

Entretanto a sua acção continuava noutros sentidos, em especial o novo edifício de Paço d'Arcos, preparando o futuro do corpo docente nas novas instalações.

Assim pelo Dec. Lei nº 92/72 de 18 Março toma em consideração a “*conveniência de nesse corpo docente ser incluído maior número de oficiais da Marinha Mercante e de prever a admissão de outros civis com cursos superiores*”.

Art.º 2 – Equiparação de vencimentos. Havia só 500 escudos: “*Os oficiais da Marinha Mercante nomeados professores são equiparados, para efeitos de vencimentos, a capitão-tenente. (Rectifica entrada desde 20-5-1971)*”

Pelo que aparece a portaria nº 178/72 de 29 de Março a fixar as gratificações: “*Fixa o quantitativo para as gratificações mensais a elaborar aos professores da Escola Náutica.*”

Finalmente a sua revolução na política do ensino termina pelo decreto nº 348/72 de 5 Setembro.

Com modificação da Escola Náutica para Escola Náutica Infante D. Henrique – faz-se a mudança – com novo regulamento em que os cursos passam a superiores.

O último grande ponto de relevo nas políticas do Almirante Pereira Cresso, para a Marinha Mercante, foi o do seu “*interesse em galardoar o mérito do pessoal da Marinha Mercante.*”

Logo nos primeiros tempos das suas funções, em 1969, pelo Dec. nº 49052 de 11 de Junho cria a medalha naval de Vasco da Gama e em 1970 Pelo Dec. nº 568 de 6 de Novembro põe em execução o regulamento das Medalhas da Marinha Mercante.

Hoje permitam-me que com orgulho possa registar a minha gratidão pessoal por ser um dos distinguidos com a medalha de Vasco de Gama.

A convite do Almirante Fuzeta da Ponte estive na inauguração do Busto.

Podemos deixar-lhe no dia de hoje o nosso muito saudar.



A COMUNIDADE DE POVOS DE LÍNGUA PORTUGUESA

Palavras de abertura do Ciclo “A Comunidade de Povos de Língua Portuguesa”, proferidas na Academia de Marinha pelo Presidente Nuno Vieira Matias, em 13 de Setembro

Em 17 de Julho de 1996, há portanto 15 anos, reuniram-se em Lisboa os Chefes de Estado e de Governo de 7 Países de Língua Oficial Portuguesa. Acordaram nessa oportunidade, os representantes dos Estados de Angola, Brasil, Cabo-Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e S. Tomé e Príncipe criar a Comunidade de Países de Língua Portuguesa. Nessa data Timor-Leste ainda não era independente, mas 4 anos depois, em 2000, em Maputo, Xanana Gusmão assiste à III Conferência de Chefes de Estado e de Governo da CPLP como observador convidado. Mais tarde, em 2002, em Brasília, os Chefes de Estado e de Governo realizaram a cimeira da Paz. Isto é, pela primeira vez não havia mais guerra no espaço da CPLP, e Timor-Leste independente juntou-se aos sete fundadores como oitavo membro da Comunidade.

Esta é uma comunidade que começou por apostar na língua como elemento de ligação embrionário e estratégico, mas que continha também em si o cimento aglutinador, ou seja um segundo elemento de ligação, que é o mar situado junto à porta da frente de todos os 8 Estados. Podemos dizer que língua, mar, cultura e maneira de ser formam a lusofonia resultante da primeira vaga da globalização que os Portugueses geraram a partir do Séc. XV. Portanto a lusofonia também com o seu poder histórico, constitui um elemento adicional de convergência entre os Estados-membros da CPLP através de combinação de conveniências individuais em prol do interesse colectivo.

Por isso a Lusofonia presente na CPLP implica uma razão de ser enquanto dinâmica estratégica para o futuro, ao actuar como um catalisador de energias em esferas múltiplas de poder (económicas, políticas e culturais).

A língua e o mar deram corpo à CPLP.

Falta cumprir a vontade de fazer da CPLP um actor de relevo na cena mundial. Por isso, muitos esforços são necessários e muitas boas vontades fazem falta.

É aqui que a Academia de Marinha pretende contribuir com uma modesta acção ao planear o Ciclo “A Comunidade de Povos de língua Portuguesa” e ao levá-lo a cabo numa conjugação de esforços internos e externos. Desde logo a ideia do confrade Malhão Pereira, o trabalho árduo do nosso Secretário-geral e o saber dos nossos conferencistas convidados.

À última hora houve que fazer face à impossibilidade da presença do Senhor Secretário Executivo da CPLP, Eng.º. Simões Pereira, do Senhor Embaixador Barreto Martins, este chamado inesperadamente a Díli, e também da Senhora Professora Dr.^a. Ana Paula Laborinho.

É portanto com pesado sentido de missão que a Academia de Marinha se associa às comemorações da CPLP e faz votos para que língua e mar cada vez mais fomentem a amizade e o progresso dos Povos que mareiam em Português.

O MAR E A LUSOFONIA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
José Malhão Pereira, em 20 de Setembro

Pertenço à geração que assistiu a toda a transição social e política que marcou o final do século XX Português.

O nosso curso da Escola Naval e os que nos são próximos, aqui muito bem representados, entre outros, por dois dignos membros da Direcção da Academia de Marinha, o senhor Almirante Vieiras Matias e o Comandante Beça Gil, assistiram à queda da Índia, aos trágicos acontecimentos de Angola em 1961 e participaram nas operações militares que se seguiram e que culminaram em 1975 com a revolução.

Todos nós assistimos ao evoluir da situação social e política do país até agora, sendo o nosso testemunho e a nossa experiência extremamente úteis para uma melhor compreensão do que se passou e para uma eventual contribuição para uma solução futura para esta tão antiga nação, que no momento actual se encontra numa difícil encruzilhada.

De facto, e uma das razões porque me atrevo a intervir hoje com esta breve comunicação, é porque penso que se nós e os cidadãos vivos de anteriores gerações desaparecerem sem participar de qualquer modo na discussão de soluções para a nossa terra, as soluções que se encontrem perdem um precioso contributo, de experiência feito.

Note-se que quem tem agora quarenta anos será vulnerável a toda a propaganda contrária à expansão portuguesa, visto apenas conhecerem uma parte do problema. E quantos destes jovens ocupam posições chave na nossa sociedade!

Não é a primeira vez que enveredo por este tipo de intervenções que fogem completamente à minha área de investigação e estudo.

Gostava apenas de referir que num Congresso do Mar na Nazaré em 2001, na abertura solene do ano lectivo de 2004 da Escola Portuguesa de Moçambique, em dois ciclos de conferências organizados pela Sociedade Histórica da independência de Portugal em 2007 e em 2011, e noutras ocasiões sempre que foi possível e oportuno, atrevi-me a expor ideias e a dar as minhas opiniões sobre o assunto. Serão um resumo dessas simples ideias que se seguirão.

No início da minha educação cívica, tanto no liceu como na Escola Naval, apreendi algumas noções de História da nossa pátria. E uma das coisas que mais me chamaram a atenção foi o facto de haver numa época decisiva da nossa história um Velho do Restelo que não queria ver os nossos homens partir, e haver marinheiros que não queriam ficar.

Mas os portugueses partiram, e desde o século XV até 1975, muitos por lá ficaram. Contudo, depois desta última data, muitos regressaram, e quem já cá estava passou a virar-se quase exclusivamente para a Europa voltando as costas ao mar.

E o resultado está à vista. Não valerá a pena concretizar.

Tivemos até 1975 uma nação independente, com as limitações naturais correspondentes ao nosso peso político e económico no contexto das outras nações, tendo a partir da revolução de 1974 perdido sucessiva e gradualmente a nossa autonomia, até chegarmos ao ponto em que neste momento somos governados pelos nossos financiadores.

A razão pela qual na península ibérica houve um estado unido de muitas nações ibéricas, chamada Espanha, e um estado nação chamado Portugal, foi porque ambos, optaram pela expansão marítima, tendo a Espanha, naturalmente uma grande componente continental na sua expansão.

E Portugal foi independente durante mais de oito séculos, porque optou pelo Mar.

Está claro que modernamente tudo se questiona, e se diz por exemplo que Portugal conquistou a sua liberdade à custa da liberdade dos outros.

Mas eu pergunto se alguma expansão, algum império, não teve necessariamente consequências do género indicado. E se algum império, alguma expansão não trouxe também vantagens não só para quem se expande como também para os povos locais.

Mas na altura em que iniciei a carreira na Armada, e durante a guerra do Ultramar em que activamente participei, na companhia de muitos dos presentes nesta sala, sabia o apoio que os Estados Americano, Russo e Chinês davam aos movimentos de libertação, com o argumento da defesa dos direitos humanos e da libertação dos povos.

Mais tarde percebi melhor o que este apoio significava, vindo de estados cujo comportamento em relação aos povos que administravam estava cheio de telhados de vidro, como todos nós sabemos.

De facto, não há estado que não se mova na cena internacional sem ter como objectivo fundamental a defesa dos seus interesses próprios, convindo no entanto dizer, para o exterior, que defende os direitos humanos, as populações civis, as minorias, etc. Veja-se a intervenção da NATO na Líbia, dos Estados Unidos no Iraque, e a não intervenção de qualquer estado na Síria. É a existência de muito petróleo nos dois primeiros e a ausência dele no terceiro, que de facto justifica essas acções.

Peço que desculpem a crueza destas afirmações, mas como devem compreender sou militar, não político, pelo que talvez me possam relevar a ousadia.

Como sabem, pretendo com estas simples notas, chamar a atenção para a importância do Mar no mundo lusófono e o modo como o rumo de Portugal poderá ser reorientado no futuro. Para isso olhemos essencialmente para a situação actual, para o esclarecimento da qual já o Dr. Mário Constantino e o Embaixador Pereira Bastos, nas duas sessões anteriores, muito contribuíram.

Resumidamente, temos actualmente oito estados que falam Português, espalhados por todos os continentes, e que voluntariamente reconhecem as vantagens de pertencer a uma organização cujo peso na cena internacional é relevante em variados aspectos. Temos vários outros estados ou povos que pretendem pelas mesmas razões pertencer a essa organização.

Vejam agora a opinião de algumas personalidades representativas da sociedade portuguesa ou latina, que vou citar brevemente, para ilustrar o que acima disse e que mostram que nem todas as pessoas desconhecem ou intencionalmente esquecem o que fomos e o que poderemos ser no futuro.

Vejamos uma opinião do Professor Adriano Moreira, personalidade a quem o País e a Marinha tanto devem, e que é talvez das entidades que mais conhecem a história recente da nossa Pátria. Vejamos esta sua opinião exposta na sua comunicação num recente Congresso no Instituto de Cultura Europeia e Atlântica: *“Tratando do Mar, não podemos esquecer que foi pela via marítima que Portugal semeou a língua ao redor da Terra, a tornou mestiça, e por isso mais rica, o que lhe permite ter uma janela de liberdade, a CPLP, que a França, a Espanha, a Inglaterra, a Holanda, não possuem.”*

Transcrevo em seguida, da *Apresentação do Atlas da Língua Portuguesa*, publicado em 1992, feita por Philippe Rossillion, Secretário-geral da União Latina: *“Portugal foi, e continua a ser, o mais pequeno e menos povoado destes países [tinha-se anteriormente referido aos quatros países europeus fundadores de outros tantos impérios]. A audácia, a coragem, o ardor no trabalho e a capacidade de diálogo dos homens e das culturas, superam a falta de efectivos e a relativa fraqueza de meios materiais. As virtudes portuguesas e a dos povos lusófonos, permitiram criar um conjunto cem vezes mais vasto e vinte vezes mais povoado que a Lusitânia.”*

E mais adiante: *“Será que os Portugueses estão conscientes que a sua língua pode vir a ser um instrumento de comunicação internacional e ter um lugar nos sistemas de ensino estrangeiros dos vários continentes e subcontinentes?”*

A propósito desta opinião de Philippe Rossillion, lembremos, recapitulando o que anteriormente foi abordado pelo Professor Filipe da Silva, que há cerca de 20 crioulos com base no Português, e a nossa língua, além de falada em grandes comunidades de imigrantes em regiões da Europa, das Américas e da Ásia, é ainda falada minoritariamente em territórios os mais díspares geograficamente, como Andorra, Luxemburgo, Namíbia, Paraguai e Uruguai, Maurícias, África do Sul.

Tem ainda estatuto oficial na União Europeia, na União Africana, na Organização dos Estados Americanos, na União Latina, no Mercosul, na CPLP e na Associação dos Comitês Olímpicos de Língua Oficial Portuguesa.

É de ensino obrigatório na República do Congo, na Zâmbia, na Venezuela, no Uruguai e na Argentina.

Vejamos em seguida algumas ideias expressas numa colectânea de textos, escritas por uma personalidade muito interveniente na vida pública portuguesa nas últimas quatro ou mesmo cinco décadas, da qual revelarei o nome no fim:

- Referindo-se aos textos que publica, afirma que os une *“... uma afinidade: versarem sobre gente que fala, e lugares onde se fala, português. É a nossa preciosa língua - que desde muito novo adoro e cultivo ... À medida que fui amadurecendo, dei por mim a adorar também as sete partidas em que o português é falado”*;
- *“A língua portuguesa, caldeada em todos os azimutes do ignoto e em todas as seduções do revelado, ganhou contornos de universalidade. É hoje uma síntese de civilizações, após ter bebido em todas elas”*;
- A propósito do seu encanto ao desembarcar no portentoso Brasil afirma: *“A mesma – mas reforçada – sensação de espaço sem limite. Espaço que o génio portu-*

guês legou unido, aos seus irmãos brasileiros. Lograram estes mantê-lo uno enquanto a América espanhola se fraccionava em dúzia e meia de novos estados. É essa a obra-prima do génio luso. Mais justamente: luso-brasileiro”;

- Referindo-se a África refere que: “... do conseqüente caldeamento de raças e de sangues, a que não foi alheio o impulso dos afectos e até a bênção dos poetas, surgiu a mestiçagem, que não sendo exclusivamente luso-africana, começou por predominantemente o ser. Luso tropicalismo lhe chamou o erudito Gilberto Freire”.

Pois estas considerações não de qualquer perigoso conservador do presente ou do passado, mas sim do Dr. António de Almeida Santos, que discute, na sua colectânea intitulada *Paixão Lusófona*, a razão dessa sua paixão.

São feitas inúmeras considerações relativas à já instituída comunidade de povos de língua portuguesa, e diversas orientações doutrinárias sobre a sua evolução. São também feitos comentários ao colonialismo, ao que considera erros do regime anterior na condução da guerra, ao vinte cinco de Abril, e outras considerações semelhantes.

Permitam-me que refira agora um grande pensador da nossa cultura, infelizmente já falecido, o Professor Agostinho da Silva. Admiro este homem e sou um incondicional adepto da maioria das suas ideias.

Um dos melhores meios que os interessados que ainda o não conhecem poderão ter para bem conhecerem a sua obra e o seu pensamento, será o de seguir os estudos feitos por Renato Epifânio.

Permitam-me que cite algumas dessas ideias que correspondem a contributos para um reajustamento da condução da nossa vida política, dando ao espaço humano, geográfico, cultural e económico da lusofonia o lugar que devia ter:

- “... Portugal, depois do 25 de Abril, quis fazer um corte com todo o seu passado. Exausto da guerra colonial (a maior razão para o golpe de estado), voltou as costas a todo o Ultramar (com algumas conseqüências bem trágicas), e empenhou-se em “regressar à Europa”. Daí essa obsessão de ter a Europa connosco ou ser um bom aluno Europeu”;
- Continuando a citar Renato Epifânio, “Passados já mais de trinta anos sobre o 25 de Abril, saradas (ou a caminho disso), as feridas do lado de cá e de lá, com uma nova geração já nascida depois de tudo isso, é tempo de refazer as pontes ... Refazendo as pontes com o mundo lusófono, Portugal não está pois a renegar a sua condição europeia, mas, ao invés, a cumpri-la: tal como o fazem, de diferentes modos, as outras potências europeias ...”;
- A propósito da sobrevivência de Portugal: “... o risco maior à nossa independência seria a língua portuguesa ficar confinada ao nosso território (falamos sempre no plano do médio-longo prazo). Daí a aposta estratégica na lusofonia: é do nosso interesse que a língua portuguesa se continue a falar nos diversos países da CPLP. E também, ponto decisivo, para os outros países da CPLP. Para os países africanos de língua oficial portuguesa, por exemplo, é a língua o grande factor de coesão nacional. Por isso, acredito

no futuro da lusofonia. Tanto mais porque essa plataforma linguística tem virtualidades outras (económicas por exemplo), ainda não de todo exploradas”.

É portanto, o mundo lusófono, um espaço político, económico e social de importância relevante no contexto mundial, e como disse acima, tal parece ser reconhecido pelos povos que o constituem e pelas suas elites políticas e culturais.

Partilho todas as ideias expostas acima com os seus autores. Além de partilhar estas ideias, estou muito preocupado com o futuro da nossa terra, como aliás devem estar quase todos os presentes nesta sala.

E vimos acima que uma das saídas possíveis poderá ser a via lusófona.

Contudo por razões que todos nós conhecemos, é a nossa integração na Europa que ocupa a maior parte das mentes pensantes do nosso país.

Francamente tenho muita fé numa ligação cada vez mais profunda aos povos que conosco iniciaram uma caminhada a partir do século XV e que só terá tendência para continuar.

Nessa caminhada já participam os oito estados da CPLP, e por estranho que pareça pretendem acompanhá-los a Suazilândia, as Ilhas Maurícias, o Senegal, a Guiné Equatorial, a Indonésia, a Austrália, não esquecendo a tão próxima Galiza!

E evidentemente não é apenas pelos lindos olhos dos falantes de português que estes povos pretendem estabelecer laços com a CPLP. É naturalmente por reconhecimento da importância estratégica de uma comunidade de povos espalhados por todos os continentes e que detêm nos seus territórios vastas riquezas materiais, além das culturais.

A atitude dos estados que pretendem acompanhar-nos nesta caminhada não é mais do que a de seguir o princípio fundamental, por vezes esquecido, da defesa dos interesses dos seus povos.

E nada disto implica que não exista uma profunda comunidade de afectos, que para mim tem sido muito clara e evidente, ao visitar, como o tenho feito ultimamente, os antigos territórios administrados no passado por Portugal.

É claro que vai demorar tempo a consolidar e executar acções concretas, que produzam resultados palpáveis. Mas na realidade o tempo urge. Os últimos acontecimentos sociais e económicos, na Europa e no mundo, demonstram-no.

Algo se tem feito em Portugal. A CPLP tem evoluído, os seus membros têm sido cada vez mais pragmáticos, os desejos de adesão de outros povos também têm sido encorajadores.

Apesar de o complexo pós-colonial continuar a existir e estar profundamente imbuído nas elites que nos governam actualmente, a nossa política externa parece estar cada vez mais convencida da necessidade de aprofundar as relações com o Brasil, com Angola, com Cabo Verde, com Moçambique. E muitas acções se têm levado a cabo e o tecido empresarial tem sido crescentemente actuante nesses e noutros territórios.

A dita sociedade civil tem participado, e a Academia de Marinha, por exemplo, tem pugnado continuamente pela defesa da nossa ligação ao mar e até tem produzido documentos que são entregues às entidades políticas.

Lembro também as excelentes e produtivas reuniões designadas por Mares da Lusofonia.

Ao nível oficial, a RTP e a Radiodifusão Portuguesa também têm tido acção louvável no estreitamento dos laços culturais com os países lusófonos.

Só estranhei, muito recentemente, num programa da RDP intitulado Músicas Lusófonas durante uma entrevista a uma cantora Portuguesa chamada Rita *Red Shoes*, ouvir uma canção cuja letra era: “*I love you, Ye, ye, My heart is bleeding, yo, yo!*” Fiquei espantado com a pureza lusófona, tanto da letra como do nome da cantora.

Contudo tudo se faz muito discretamente, não se notando nenhum empenho político em aprofundar as nossas relações com os nossos irmãos do Ultramar. E vá lá falar-se em Ultramar. Cuidado!

Isto é por demais evidente na acção política diária e mais notório ainda nas campanhas eleitorais. Não me lembro de que esta matéria seja fruto de uma referência mesmo que ténue, de candidatos à Presidência da República ou de outros cargos públicos. Notei por exemplo que foi um jornalista Moçambicano que provocou o actual primeiro-ministro na noite da sua vitória eleitoral, levantando o assunto das relações com os países da CPLP.

Mas, e isto é apenas um exemplo elucidativo de que lá fora não é assim, no dia 19 de Agosto último, o Presidente eleito de Cabo Verde, Dr. Jorge Fonseca, afirmou ser, e cito, “*inteiramente favorável a um aprofundamento da integração entre os membros da CPLP. É fundamental o alargamento efectivo do espaço político, económico e cultural da CPLP. Deve ser debatida sem complexos a circulação de pessoas*”.

Vejamos ainda mais duas opiniões recentes de figuras da sociedade portuguesa, um artista e um jornalista, expostas no Diário de Notícias.

O primeiro, Carlos do Carmo, quando perguntado se acredita no futuro da União Europeia afirmou que, e cito: “*A pessoa que melhor viu como nos devíamos reorganizar depois do 25 de Abril foi o Ernesto Melo Antunes, que chamava a atenção para a necessidade de retomarmos a nossa vocação.*” E citando Melo Antunes: “*Não vamos ser colonialistas nem neocolonialistas. Vamos juntar-nos à língua portuguesa e fazer qualquer coisa de bom entre todos, sem virar as costas à Europa, porque estamos aqui*”. E o nosso cantor termina dizendo: “*Não foi assim que se decidiu, e o resto Medina Carreira explica.*”

O segundo, Ferreira Fernandes, comentando a recente perda de importância de Portugal na OTAN (NATO), dizia: “*Para outros seria grave, não têm alternativa. Mas nós, porque não pensar na OTAS? Na organização do Tratado do Atlântico Sul? Este tem São Tomé e Cabo Verde a norte, Angola a leste e o Brasil a oeste. Repararam no que os une?*”

Só vos peço que recordemos o que nos disse aqui o Dr. Mário Constantino sobre este assunto na sessão anterior.

Mas continuando, muito haverá a mudar para seguirmos em frente.

Contudo não valerá a pena a sociedade civil clamar aos quatro ventos o caminho a seguir se não houver executores da política preconizada.

Na época actual, é um lugar-comum afirmar que a culpa de tudo quanto de mal se passa no nosso país é da classe política. Há quem preconize que passemos a ser administrados por outros europeus de fora.

Mas não será o conceito de incriminar desdenhosamente os políticos, perdoem-me a dureza do termo, algo hipócrita? De facto, como é possível fazer política sem políticos, ou como é também possível a democracia sem partidos? E os políticos que temos vieram de outro planeta? Só um aparte relativamente a uma intervenção muito recente de um político que comentava a instituição militar. Esse deve mesmo ser de facto de outro planeta!

Mas, continuando, pergunto se os políticos não são uma amostra da nossa sociedade?

Acentue-se que nem todos se comportam da mesma maneira, mas não há dúvida que partidos e políticos têm que existir. Contudo, o que é fundamental é haver uma profunda mudança de atitude perante o serviço público. E por isso, algo terá que mudar em Portugal.

Às vezes vejo na televisão os parlamentares britânicos a discutirem em instalações que parecem um armazém. Os deputados acotovelam-se em bancadas que mais parecem as que estão desenhadas para praças de touros, apesar de terem algum estofado. Não vejo à sua frente nenhum computador e até não sei se têm microfones. Comparemos estas condições com as da Assembleia Nacional de Portugal!

Tenho a convicção, talvez deturpada pela minha formação, que é tal a honra que devemos ter em praticar com dignidade o serviço público, que as mordomias e os chorudos ordenados proporcionados pelas empresas privadas não deveriam ser motivo para se recusar um cargo mal pago no Estado. Porque, diga-se de passagem, é este o argumento de quem sanciona a despesa com os elevados ordenados dos servidores de topo do Estado.

Por isso mudemos de paradigma como se dizer-se actualmente.

Quero apenas reiterar a minha convicção, cimentada pelas muitas opiniões expostas pelos oradores que a nossa Academia em boa hora convidou para participar neste ciclo, de que se deve apostar na lusofonia e na CPLP, que as navegações marítimas do passado possibilitaram.

Para tal, muito haverá a fazer. Contudo gostava apenas de acentuar as acções que considero urgentes e que mais tocam, directamente a nós, marinheiros.

Tratasse de reconhecer que os períodos de maior prosperidade económica, social, cultural, etc., corresponderam àqueles em que as marinhas mercante e de guerra tinham a dimensão correspondente às responsabilidades do país marítimo que éramos. Ou então poderemos dizer que quando houve uma marinha de guerra e mercantes fortes, conseguimos ter períodos de grande desenvolvimento económico, cultural, social.

Nestas condições, nada se poderá conseguir no sentido de mudar o rumo do nosso país se as marinhas mercante e de guerra não forem fortes e eficientes, pelo que as prioridades de investimento não poderão esquecer este princípio.

Faço votos para que o nosso país encontre finalmente um rumo depois destas últimas décadas de navegação em águas restritas, porque, como cidadão, quero que os meus netos continuem a ter uma pátria para os seus filhos nascerem e o mundo para morrerem.

SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO PROFESSOR DOUTOR ADRIANO ALVES MOREIRA

Palavras proferidas na Academia de Marinha pelo
Presidente Nuno Vieira Matias, em 27 de Setembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,

Em nome da Academia apresento a V. Exa. os nossos melhores e agradecidos cumprimentos pelo interesse em, de novo, apoiar uma iniciativa da Academia de Marinha conferindo-lhe acrescido brilho;

Senhor Professor Doutor Adriano Moreira – aceite uma saudação muito especial destes seus alunos e a gratidão por estar entre nós;

Senhores Almirantes, Senhor General,

Senhoras e Senhores Académicos,

Senhora Dra. Mónica Moreira,

Senhores Comandantes,

Minhas Senhoras e meus Senhores,

A Marinha Portuguesa costuma difundir a mensagem de que é sua prática actuar como “Marinha de Duplo Uso”. Pois bem, esta sessão da Academia de Marinha insere-se nessa linha porque tem dupla finalidade: uma corresponde ao encerramento, à conferência de fecho, do ciclo *A Comunidade dos Povos de Língua Portuguesa*; o outro propósito consiste na homenagem ao nosso distinto confrade, Senhor Professor Doutor Adriano Moreira.

De facto, a última Assembleia dos Académicos elegeu os dois primeiros Membros Honorários desta Academia, os Senhores Professores Doutores Joaquim Veríssimo Serrão e Adriano Alves Moreira. Por motivos de saúde, o Prof. Veríssimo Serrão não pode estar presente e, por isso, desloquei-me com o Senhor Secretário-geral a Santarém onde lhe fiz entrega do diploma correspondente.

Hoje, temos a alegria e a honra de poder contar com a presença do Senhor Prof. Doutor Adriano Moreira, por altura da celebração do seu aniversário, para o homenagearmos como cidadão de exemplo de referência, como marinheiro sempre apaixonado pelo Mar Português, quer azul quer “moreno”, e sobretudo para sublinharmos o seu amor à terra onde nascemos e também àquelas outras onde deixámos sementes de lusofonia, na língua, no mar, na cultura, na maneira de ser.

O Senhor Professor honra as academias a que pertence, e em particular a Academia de Marinha, e por isso é com o sentimento de cumprir um dever de justiça que a Academia lhe entrega o diploma de Membro Honorário e lhe oferece o colar que nos distingue.

Peço agora ao nosso Confrade Almirante Vidal Abreu para proferir o elogio que teve a amabilidade de aceitar escrever e que desde já agradeço.

Muito obrigado Senhor Almirante Vidal Abreu.

Como é conhecido, a Academia de Marinha iniciou a sua actividade de sessões culturais no período pós-férias de Verão com um ciclo de conferências sobre *A Comunidade dos Povos de Língua Portuguesa*, comemorando a criação em Lisboa, há quinze anos, da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Aos sete países subscritores de 1996 juntar-se-ia Timor-Leste, já independente, seis anos mais tarde, na reunião de Brasília.

Foram já oradores: representantes do Secretariado Executivo da CPLP e do Instituto Camões, o Senhor Embaixador João Pereira Bastos e o nosso Confrade Malhão Pereira. Nas suas intervenções estiveram sempre presentes a Língua Portuguesa, como elemento de ligação embrionário e estratégico da comunidade, e também o mar – um cimento aglutinador, ligando as “portas da frente” dos oito estados-membros. Respirou-se o espírito da Lusofonia, mas com a noção de que falta cumprir a CPLP.

Esse é um propósito para o qual todos devemos contribuir e entre nós quem mais se tem esforçado por isso é o nosso Confrade Prof. Doutor Adriano Moreira, a quem, em nome da Academia de Marinha, muito agradeço mais uma, seguramente sábia, Lição.

Mas, antes de passar a palavra ao Senhor Professor, sejam-me permitidas três informações da Academia de Marinha:

1. Na próxima semana iniciaremos o ciclo de três conferências sobre *A Cultura, a Imagem e a Divulgação do Mar*;
2. Por um contacto de hoje do Prof. John Cann, soube que a editora inglesa *Helion Publishing* formalizou o interesse em publicar a edição revista do livro *Brown Waters of Africa* que, como se sabe, trata das operações exemplares da nossa Marinha em África, de 1961 a 1974. A revisão do livro resulta da aceitação, pelo autor, de perto de uma centena de sugestões feitas pela Academia de Marinha, na sequência de uma sessão de trabalho que aqui tivemos há poucos meses. A nova edição está prevista para a Primavera de 2012.
3. *Last but not least*, relembro que na próxima Sexta-feira, 30 de Setembro, às 17.30, no Instituto de Estudos Superiores Militares, será lançado o novo livro do Senhor Professor Adriano Moreira *Da Utopia à Fronteira da Pobreza*, com apresentação pelo Senhor Prof. Doutor Viriato Soromenho Marques, aqui presente.

Estão todos convidados para o evento.

Senhor Professor Adriano Moreira, tem a palavra.

**SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO
PROFESSOR DOUTOR ADRIANO ALVES MOREIRA
ELOGIO PÚBLICO**

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Francisco Vidal Abreu, em 27 de Setembro

Estávamos no princípio do ano de 1993, quando me chegou a notícia de ter sido nomeado para frequentar o Curso Superior nos Estados Unidos da América. Sucede que o meu curso, como mais dois ou três, tinha sido dispensado de frequentar o Curso Geral por a actividade lectiva no Instituto Superior Naval de Guerra (ISNG) ter sido suspensa para reestruturação curricular, na sequência do 25 de Abril de 1974.

Apesar do ano lectivo já ir adiantado e estar a desempenhar as funções de Chefe da Divisão de Logística do Material do Estado-Maior da Armada, solicitei autorização para, como preparação, frequentar as aulas possíveis do Curso Superior que estava a decorrer. Foi então que mão amiga me recomendou que tentasse, no limite, não perder as aulas do Professor Adriano Moreira.

E foi este o primeiro contacto directo com o Professor. As suas aulas eram deliciosas de ouvir. O seu saber, a sua facilidade de exposição, a forma como relacionava a teoria com a prática, a ancoragem de todo o seu pensamento num sólido enquadramento histórico, tornavam os tempos lectivos em horas demasiado pequenas. E a empatia que facilmente era estabelecida entre mestre e auditores fazia com que as questões surgissem naturalmente, ao contrário do que tantas vezes sucede quando o interesse não foi desperto e a falta de vontade tolhe a palavra aos alunos.

Foi assim o Professor Adriano Moreira a despertar a minha atenção para as questões das Relações Internacionais, da Ciência Política, da Política Internacional e, em termos mais globais, da Estratégia, em fase já avançada da minha carreira e só lamento não ter podido seguir as suas aulas da primeira à última. E foi exactamente nessa tentativa que pensamente comecei a descobrir que quanto mais se sobe na hierarquia, menos é o controlo que se tem sobre a própria agenda.

Se já tinha razões para o admirar por ouvir dizer, continuei a admirá-lo, agora com conhecimento pessoal. Comprei alguns dos seus livros que li com o gosto da descoberta já que, até essa data, eram outros os domínios da ciência que há longos anos me ocupavam.

Do Senhor Professor Adriano Moreira já praticamente tudo se disse e tudo se escreveu. Nesta singela homenagem, procurarei centrar-me nas várias vertentes da sua ligação à Marinha, por certo menos conhecida, não dos marinheiros, mas da população em geral. Mas para que esta curta peça não fique sem o devido enquadramento, permitam-me apenas algumas notas caracterizadoras do homenageado.



Nasceu a 6 de Setembro de 1922 em Grijó de Vale Benfeito, Macedo de Cavaleiros. Trasmontano assumido e orgulhoso desse facto, é nas origens da terra e nos exemplos da família próxima que foi buscar a força e o carácter que o moldaram, os valores, a ética e os princípios que sempre orientaram a sua vida.

Em dois livros recentemente publicados: *Adriano Moreira – Uma Intervenção Humanista* do Prof. José Filipe Pinto, Almedina, Setembro de 2007 e *Adriano Moreira – Biblioteca em Bragança*, edição da Câmara Municipal de Bragança, 2010, foi pedido a um conjunto de personalidades nacionais que expressassem o seu pensamento sobre a pessoa e obra do Professor Adriano Moreira. Irei servir-me destes contributos para a caracterização que pretendo fazer, sendo exclusivamente da minha responsabilidade a selecção das expressões que considerarei mais representativas, bem como a ordem pela qual irão aparecer.

“*Dizendo, iluminou*” – Aníbal Cavaco Silva;

“*Um homem livre, portanto um homem grande*” – D. José da Cruz Policarpo;

“*Um democrata cristão num Estado Novo falhado*” – Luís Salgado de Matos;

“*Um católico, um homem sábio, que honra Portugal, a Igreja e a Humanidade*” – Anselmo Borges;

“*Esse é um Senhor*” – Padre Joaquim Carreira das Neves;

“*Um homem que pensa, um amigo, um irmão*” – José Barata Moura;

“*O ministro, o parlamentar, o professor, o amigo, que está em paz consigo mesmo*” – José Filipe Pinto;

“*O pensador, o pedagogo, o político, um raro ser humano*” – António Almeida Santos;



“A enorme capacidade de admirar e de prestar atenção ao outro. Uma profunda dimensão ética” – António Barbosa de Melo;

“A projecção nacional e além-fronteiras que não quebrou a vinculação às origens” – D. António Montes Moreira;

“A sabedoria e a simplicidade de um mestre. A lucidez analítica capaz de acompanhar a velocidade da mudança com intuito prospectivo” – António Rebelo Duarte;

“Benemérito e filantropo” – Emídio Rui Vilar;

“Homem do poder e do conhecimento, homem do conhecimento sobre o Poder” – Inês Ponce Dentinho;

“Uma das mais elevadas expressões do mundo lusitana do século XX e do início do século XXI, pelo arrojo das suas ideias e pela visualização correcta do futuro” – Ives Gandra da Silva Martins;

“Atento, acolhedor e sábio” – D. Manuel Clemente;

“Homem íntegro e bom. Arrojo, coragem e sabedoria. O encantamento do discurso” – Manuel da Costa Andrade;

“Uma grande referência moral e cívica” – Manuela Ramalho Eanes;

“Uma autoridade que provém da sua integridade radical, da sua irreduzível independência, da originalidade do seu pensamento e do sentido universalista da sua visão dos problemas nacionais” – Teresa Patrício Gouveia;

“O mestre que nada ocultou” – Manuel Chantre;

“Português, cidadão do mundo” – Manuel José dos Santos Silva;

“A grande questão que está por detrás do seu diversificado e imenso labor como Homem,

como Intelectual e como Político, tem sido eminentemente estratégica. Como assegurar a sobrevivência de Portugal com Dignidade?” – Abel Cabral Couto;

“O mais notável representante vivo da identidade trasmontana” – António Jorge Nunes;

“O Português de Ouro” – Nuno Vieira Matias.

A ligação do professor Adriano Moreira à Marinha teve início em 1958 como conferencista convidado do ISNG. Era seu director o então Contra-almirante Marques Esparteiro. Esta ligação passou a ter um carácter mais vinculativo com a sua nomeação para professor em 1968, a qual cessou no final de 2005 com a extinção do próprio Instituto.

Aspectos importantes desta ligação encontram-se muito bem descritos pelo VALM. Rebelo Duarte e pelo ALM. Vieira Matias nos contributos que deram para os dois livros referidos no início deste trabalho. Também de especial relevo, quer pela dimensão, quer pelo exemplar conteúdo, é o texto do primeiro destes autores publicado na Revista da Armada por ocasião da celebração dos 50 anos da ligação do professor Adriano Moreira à Marinha, sob o título – *Meio século de cooperação estratégica*.

Destes textos destacaria apenas, por impossibilidade de ser de outra forma, três aspectos: primeiro, o exaustivo desenvolvimento das três dimensões que sobressaem do contributo dado à Marinha – a do Mestre, a do Doutrinador e a da Referência; em segundo lugar, o respeito institucional como sempre se referiu ao seu Instituto – *“o último lugar onde exerci uma função pública”* e *“o ISNG foi a única instituição que o poupou à injustiça, desconsideração e dano de um saneamento político e forçado exílio, que escapavam a qualquer normal entendimento”*; e, finalmente a troca de correspondência havida com a Marinha por ocasião da cerimónia de encerramento do ISNG em 29 de Setembro de 2005.



Tendo recebido o convite para estar presente, respondeu: *“No dia 29 de Setembro, honrado pelo convite de V. Ex^a, estarei presente nas cerimónias que marcarão a extinção do ISNG, ao qual está ligada muita da minha vida, do meu afecto, da minha gratidão, do meu serviço público. Peço a V. Ex^a dê oficialmente por finda a minha função de Professor com efeito na mesma data, entre outras razões porque me conforta simbolicamente o sentimento de ter acompanhado a minha Escola até ao último dia”*.

A resposta da Marinha evidencia que os sentimentos expressos são recíprocos. Transcrevo: *“Senhor Professor Adriano Moreira. A sua carta de 22 de Setembro sensibiliza-nos, porque ao associar a extinção do ISNG à cessação da função de Professor se evidencia a ligação profunda do emérito Académico, ao seu, ao nosso Instituto.*

O Senhor Professor sabe que faz parte do património de afectos de todos os que prestaram serviço no Instituto, principalmente dos que tiveram o privilégio de terem sido seus auditores e alunos.”

É muito difícil encontrar forma de reconhecer cabalmente a gratidão da Marinha pelos serviços prestados por Vossa Excelência. Mas é ainda mais complicado dispensar a Referência em que o *“Senhor Professor se constitui no âmbito do Corpo dos Oficiais da Armada.”*

“Cumprirei como solicitado para, oficialmente, dar por finda a sua função de Professor na data indicada. No entanto, rogo-lhe que mantenha a sua disponibilidade para podermos contar com o Senhor Professor na qualidade de conferencista e, mais do que isso, como Amigo e Artífice da construção de uma Marinha sempre melhor...” Fim da transcrição.



E assim tem sido como adiante se verá. A ligação do Professor Adriano Moreira ao ISNG foi permanente e de uma disponibilidade total, não só como conferencista,

mas também em seminários, colóquios ou ainda na tutoria, orientação e arguência dos Estudos de Média Duração dos auditores do Curso Superior Naval de Guerra (CSNG).



Outro aspecto desta forte e permanente ligação emocional pode encontrar-se na dedicatória escrita no seu livro *Estudos da Conjuntura Internacional, Dom Quixote, 2000* (uma quase colectânea das suas aulas) – “*Ao Instituto Superior Naval de Guerra, onde iniciiei a regência das Relações Internacionais, e que também foi a minha escola*”.



A celebração destes 50 anos de cooperação, a que já aludi, teve o seu ponto alto na Escola Naval (EN), por ocasião da abertura solene do ano lectivo de 2008/2009, onde o Professor Adriano Moreira proferiu a lição inaugural e onde foi homenageado pelo ALM Chefe do Estado-Maior da Armada com a concessão da Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe que, no decorrer da cerimónia, lhe foi imposta pelo Senhor Presidente da

República. Esta medalha é apenas concedida a quem, no âmbito técnico-profissional, revele elevada competência, extraordinário desempenho e relevantes qualidades pessoais, contribuindo significativamente para a eficiência, prestígio e cumprimento da missão da Marinha.



Esta foi, aliás, a terceira vez que a Marinha condecorou o Professor Adriano Moreira. Por Portaria de 07 de Novembro de 1989 já lhe tinha sido concedida a Medalha Naval de Vasco da Gama, destinada a galardoar quem se saliente no desenvolvimento das marinhas de Portugal e em 20 de Outubro de 2000 foi-lhe então concedida a Medalha de Ouro de Serviços Distintos.

A Medalha Militar de Serviços Distintos só a título excepcional pode ser concedida a civis. Destina-se a galardoar serviços relevantes e extraordinários, ou actos notáveis de qualquer natureza ligados à vida da instituição militar, de que resulte, em qualquer dos casos, honra e lustre para a Pátria ou para a própria instituição. O grau ouro apenas é concedido quando os serviços prestados sejam considerados relevantes e distintíssimos.



Mas a ligação à Marinha teve também outras componentes de enorme significado, que não apenas a ligação ao ISNG. Começo pela sua presença na Escola Naval. A primeira intervenção do Professor, ao tempo Director do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, teve lugar em 22 de Janeiro de 1959, a convite do então Director e 1º Comandante, Contra-Almirante Sarmiento Rodrigues, com o título *A Evolução da Política Colonial da ONU*.

É interessante ver logo nesta primeira conferência o sentido de oportunidade na escolha do tema (estamos em 1959 e estava inicialmente previsto falar sobre o Infante D. Henrique, em “vésperas” do 5º centenário da sua morte). Mas, por mútuo acordo, o tema foi mudado. É que era muito mais importante falar aos Cadetes naquilo que estava ... e que iria acontecer. Na sua dissertação é interessante notar como tudo começou, com a doutrina consagrada na carta das Nações Unidas a ter a marca inconfundível da doutrina colonial da Igreja, leia-se da ética, e ver depois como as mesmas palavras podem levar ao aparecimento de leituras e práticas tão diferentes, já então por si previsíveis.



Este mesmo sentido de oportunidade na escolha dos temas que aborda é permanente. Vejam-se, apenas a título de exemplo, as seguintes intervenções:

- *A Unidade das Comunidades Portuguesas fora de Fronteiras*, Escola Naval, Fevereiro de 1965;
- ou *Conflitos de Culturas e Religiões*, Escola Naval, Julho de 2007;

- ou ainda *Portugal e o Mar*, por ocasião da abertura do ano lectivo da EN de 2008/09, onde rejeita a atitude de desistência, reconhece que “*partir é um direito mas decidir ficar é um acto de amor*”, terminando dizendo que “*a Marinha é um conjunto de homens que decidiram ficar*”. Que lição para todos, e principalmente para os jovens cadetes!
- ou, mais recentemente, *O Mar é uma janela de liberdade portuguesa*, em Março de 2010, de novo na EN, onde volta ao tema da não desistência, salientando que “*a actual geração é descendente dos que não desistiram, dos que assumiram a realidade, e a reencaminharam para um futuro a construir à luz de valores assumidos e defendidos*”, recordando, como tanto gosta, “*Bartolomeu Dias, que por três vezes partiu em busca da Índia, e nunca lá chegou ... mas nunca desistiu, e morreu tentando*”.
- ou a lição inaugural do ano lectivo de 2002/03 do ISNG, por si proferida sobre *Encontros e desencontros na história das nações ibéricas* onde, a propósito da “*emergência das comunidades transfronteiriças de trabalho*”, aponta que é esse o caminho, baseado num modelo de convergência de políticas, sendo essa a melhor forma de combater os desejos de unicidade de soberania. Convida a “*reler Tordesilhas*” e relembra que “*a crise do Estado soberano não é a crise do Estado nacional e que a reformulação das soberanias tende para as fazer corresponder a um modelo de soberania de serviço*”.



- ou o painel, por si liderado, no ISNG em 2003 sobre *O terrorismo sem fronteiras*, ainda no rescaldo dos acontecimentos de Setembro de 2001.



Outro foco da colaboração regular do Professor Adriano Moreira com a Marinha também acontece através da Academia de Marinha. É regular a sua presença e a sua intervenção em sessões solenes de homenagem como a do Centenário do Nascimento do Vice-Almirante Sarmento Rodrigues (Novembro de 1999), ou à memória do Almirante Sousa Leitão (Outubro de 2000), ou em sessões evocativas (Últimos Combates da Índia – Novembro de 2001).

Mas também em simpósios de História Marítima como em *O Mar no futuro de Portugal*, Outubro de 2003, onde sob o tema *Maritimidade e Continentalidade* lembra que “a maritimidade, em vez de enfraquecer, cresce como interesse comum da Humanidade” recordando que “nenhum dos países da frente marítima europeia, esgotado o respectivo modelo imperial, considerou que tal exigia extinguir também a sua vocação marítima”.



Ou apenas face à oportunidade do tema - *A anarquia dos conceitos e a exigência da Segurança*, Outubro de 2010, onde lembra a importância do Estado “*num mundo em que os pontos de referência se apagam, ou as certezas desaparecem*”, onde “*o Ocidente continua a ser considerado o grande agressor*”, terminando a lembrar que é preciso “*tirar Deus do campo da batalha*” e que “*o ofício dos militares é evitar a guerra*”, mas “*os recursos e os meios para garantirem a segurança que a evite, não podem ser postos em causa. Salvo pela alternativa da desistência*”.

Mas sempre, sempre, como os exemplos acima citados revelam, é espantosa a sua capacidade para alertar, antes que outros tenham essa mesma percepção, das matérias prioritárias, do que vai acontecer.

A permanente disponibilidade do Senhor Professor Adriano Moreira leva a que seja regularmente convidado para proferir também inúmeras palestras sobre temas em que a ligação “política nacional – instituição militar” aparece, matéria que muito bem conhece. E é incansável na defesa do comportamento institucional, não só corrigindo visões políticas ou jornalísticas da história recente, como relembrando com insistência o cada vez mais central papel das Forças Armadas no actual ambiente em que os conceitos de Segurança e Defesa progressivamente se interpenetram.

Daí ser renovadamente interessante reler a sua intervenção por ocasião da Inauguração do Monumento aos Combatentes, em 1994, quando relembra Péricles e o registo das suas palavras por Tucídides ao recordar “*que as discórdias sobre a orientação do Estado eram caladas por respeito à supremacia dos valores que presidem à doação incondicional do combatente, que cumpre o juramento de aceitar o risco total*”.

Mas as últimas décadas exigiam mais o som dos bombos e das gaitas que o arripiante som dos clarins, naquela tremenda sequência de toques em homenagem aos mortos, a que o Professor tanto se refere.



E também a *Mensagem aos Fuzileiros*, proferida em Março de 2009, por ocasião do 32º aniversário da Associação de Fuzileiros, onde os clarins voltam a estar presentes, dissecam os efeitos da evolução da obediência hierárquica para a obediência responsável e crítica, e analisa as consequências da privatização da defesa, com a substituição do dever cívico pela contratação, exortando os Fuzileiros a que se mantenham como uma âncora da ética de responsabilidade.

Também em Março de 2011, na Sociedade de Geografia, sob o título *Os Combatentes*, o Professor lembra “os que governando em nome do povo e descuram os milhares de homens obedientes, fieis executantes de políticas que não traçam e a que obedecem em nome de valores em que acreditam ... fieis ao destino do povo que a Bandeira simboliza, fieis à consciência dos valores em causa, fieis à honra de não falhar à devoção assumida”.

Ou ainda mais recentemente, por ocasião das comemorações do Dia de Portugal e dos Combatentes, a sua intervenção na Gulbenkian sobre o tema *Combatentes: a presença de Portugal em África*, onde de novo lembra os que “combatem as guerras por dever e são esquecidos pelos que decidem as guerras”, terminando lembrando Vieira, como tanto gosta, citando “pode ser que os queirais um dia e não os tenhais”.



O Professor Adriano Moreira, como é fácil concluir pelos exemplos dados, continua a ajudar a formar a Marinha, sempre pronto, sempre disponível, porque para ele, a sua ligação à Marinha, apenas terminou formalmente. Presença assídua nas cerimónias dos Dias da Marinha, tem lugar cativo ao lado dos ex-Chefes de Estado-Maior. Batalhador desde as primeiras horas pela necessidade de Portugal voltar ao mar, não dispensa dar prova das suas convicções, fazendo questão de ter à entrada da sua casa um ferro de um navio da Marinha já abatido, verdadeira âncora de velhos conceitos que tardam em ser novamente assumidos.

Mas mesmo para quem esteja mais afastado das sessões oficiais, só não aprende quem não quiser estar atento. Os seus escritos periódicos no *Diário de Notícias*, as suas entrevistas na rádio e na televisão continuam a ser momentos deliciosos. E em minha casa não é raro ouvir-se uma chamada de alerta: - “*Passa para o 5. Está o Professor Adriano Moreira com o Mário Crespo*”. E com que respeito é escutado por todos os jornalistas!

É que em todas as suas intervenções vem ao de cima o saber, a história, o resultado de muito tempo gasto a pensar, não nas futilidades do dia-a-dia, mas nos grandes problemas que nos deviam afligir. Pergunta-se-lhe sobre uma questão sectorial, e a sua preocupação é o País. Quando o tema é Portugal, rapidamente o foca no rumo que a Europa leva. Se a questão é o futuro da Europa, logo a enquadra na crise do Ocidente.

E sempre, sempre, surgem os seus conceitos operacionais que, de uma forma ímpar, com duas, três, meia dúzia de palavras, explicam tão bem o que se passou, o que se está a passar, e o que está para vir. E de tão simples que são estes conceitos, dá vontade de nos interrogarmos por que não nos ocorreram primeiro. A pergunta faz sentido, mas dispenso-me de dar a resposta.

Quem não se lembra do eixo da roda (eixo imóvel da ética e dos valores onde apenas a roda da história devia girar, não o eixo), do tempo tríbulo, da soberania de serviço, dos poderes erráticos, dos povos mudos ou dispensáveis, da revolta dos passivos, da circunstância do estado exíguo (ligada aos problemas da identidade nacional), da soberania funcional, da teologia do mercado, da governança mundial, do mar moreno, ou ainda da fadiga dos metais... que também afecta os imperialismos?

Tudo conceitos simples mas sólidos por bem alicerçados nos seus autores de referência – Raimon Aron, São Tomás de Aquino, Padre Teilhard de Chardin, Padre António Vieira, e Gilberto Freire, entre outros – que considera essenciais para se entender o mundo, cuja governança mundial tem que obrigatoriamente passar pela ONU, mas uma ONU ajustada aos tempos de hoje, e aos que se pressente vêm a caminho.

E, mais recentemente, a insistência, por não resignação, com que comenta a “*inexistência de uma cadeia de comando político*”, a falta de uma “*relação de confiança entre governantes e governados*”, e os políticos de hoje a quem falta “*o poder encantatório da palavra*”.

E as suas insistentes referências às três janelas de liberdade que se abrem a Portugal – o Mar, a Plataforma Continental e a Língua, bem como à falta de um Conceito Estratégico Nacional, que sempre existiu, embora não escrito, que se perdeu em 74, mas que tem que voltar a existir, alicerçado na maritimidade, no atlantismo e na lusofonia, mas que tarda em ser assumido, deixando Portugal sem rumo.

Refira-se, neste mesmo sentido, o significativo contributo dado com a publicação de *Políticas Públicas do Mar – contributo para um novo Conceito Estratégico Nacional* – Esfera do Caos, 2010, excelente e completa colectânea de propostas e saberes, de sua total iniciativa, cuja importância ultrapassa em muito o significado da palavra contributo. É, outrossim, a marca inconfundível da sua vontade, do seu querer, do seu inconformismo, das suas certezas.

Senhor Professor

Com o peso e a responsabilidade de quem fala apoiado neste púlpito da Academia de Marinha, permita que exprima um desejo: continue por muitos anos a pensar com a liberdade que sempre o caracterizou, continue a escrever para que a falta de registos não constitua desculpa para os que teimam em não o seguir, continue a falar para que o poder encantatório da sua palavra se faça sentir, na esperança de que pelo menos alguns dos que dizem gostar de o ouvir, passem à fase de também o escutar. Seria bom para Portugal.

**SESSÃO SOLENE DE HOMENAGEM AO
PROFESSOR DOUTOR ADRIANO ALVES MOREIRA
UMA BANDEIRA MARÍTIMA PARA A CPLP**

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Adriano Alves Moreira, em 27 de Setembro

Todos os países membros da CPLP são países marítimos, um facto de união que se agrega aos factos estruturantes que são a língua, a história comum não recebida a benefício de inventário, isto é, sem omitir erros ou desatinos, mas suficientemente rica de emergências que têm a primeira expressão na independência, e o traço inapagável, que soma às especificidades culturais próprias, que é a maneira portuguesa de estar no mundo.

Posto isto, tentaremos contribuir para a avaliação actual da solidariedade da CPLP, tendo em conta dois factores relevantes da conjuntura: em primeiro lugar a crise da mundialização em que nos encontramos, com a desordem financeira e económica a servir de moldura, e a importância crescente das novas vias marítimas mundiais, cruzando fontes de recursos vivos das respectivas águas de soberania e riquezas das plataformas continentais.

Quanto ao primeiro ponto, cuja importância para a CPLP deriva em primeiro lugar da condição marítima de todos, lembramos que 80% do volume de mercadorias trocadas circulam por via marítima, que o ritmo desse trânsito cresceu 3% anuais durante as três últimas décadas, e que as mercadorias, e que as encomendas aos estaleiros de construção naval, nos últimos cinco anos, se multiplicaram por 12. Os técnicos, e os observadores, salientam o desenvolvimento do comércio Sul-Sul, e a melhoria dos meios; os canais como o Suez e o Panamá são objecto de alargamento e segurança, e até o Ártico fez nascer preocupações jurídicas e ambientais na sequência das mudanças de clima¹.

A bibliografia corrente, incluindo os relatos da *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD)², ocupou-se dos novos fluxos de transportes marítimos, das novas formas de transporte, da busca de novas vias mais curtas e mais baratas, do uso dos canais internacionais e das vias do Ártico, mas quando se trata do poder marítimo, das bandeiras, nesta área da economia, separam os grandes países em desenvolvimento como a União Indiana e a China cujo peso no transporte marítimo passou de 34% em 1997 para 40% uma década mais tarde, a importância crescente de produtores de petróleo no golfo da Guiné ou no offshore do Brasil, as necessidades de carvão, ferro e aço da China, as novas formas de transporte que os franceses chamam *conteneurisation*,

¹ Didier Ortolland, «De nouvelles voies maritimes mondiales», in *Le Grand Tournant?*, La Découverte, Paris, 2009, p. 74.

² *Revue Internationale et Stratégique*, Dalloz (IRIS) 2008/1, n.º 69.

e assim por diante. Mas no que toca ao *poder*, os países mais referidos são o Canadá, os EUA, a União Europeia, a Rússia, isto é, os poderes dominantes na visão que ainda subsiste do globalismo.

Talvez seja tempo de adensar o exame da crise do globalismo, que fez evoluir um mundo organizado em soberanias, para um mundo de interdependências sem governança, a sofrer uma crise financeira e económica sem precedente, que fez apelo à metodologia da complexidade, não podendo ignorar que a fronteira da pobreza alarga o seu território para o norte do mundo, que os seus efeitos colaterais como que retornam à principal frente atingindo os EUA, tudo em busca de um *New Deal* internacional, de marcha sinuosa porque leva tempo excessivo para que a imagem do passado possa dar lugar, na visão dos príncipes sem rasgo que nos governam, à realidade complexa que provocaram. O credo do mercado está seguramente no centro deste processo que degrada todo o Ocidente, e a ameaça de regresso aos nacionalismos de um passado que necessitaria de renascer das cinzas, ou a insistência em tornar esdrúxulo o já chamado neo-liberalismo, ameaçam que se perca o sentido do nosso equilíbrio com equidade, que é necessário encontrar antes que a catástrofe seja inevitável.

Do ponto de vista da estratégia militar, a sofisticação dos meios, o mito da intervenção cirúrgica, os resultados do terrorismo global, já mostraram suficientemente que, quanto mais sofisticada científica e tecnicamente são as sociedades que forem afluentes e de consumo, mais débeis são na área do ataque do fraco ao forte. Por isso, se o ataque às Torres Gémeas é apontado como marcando uma nova época, o Iraque e o Afeganistão, mais a situação financeira dos EUA a sublinhar os efeitos colaterais do unilateralismo, também aconselha a meditar sobre a capacidade de a união dos fracos ser de considerar numa reorganização da ordem mundial nas áreas da economia, e por isso no que toca ao eixo do mar.

Continuando a entender que a ONU é um centro indispensável para reorganizar a ordem mundial, também me parece cada vez mais evidente que ao lado de Grandes Estados de soberania necessariamente reformulada, deverão estar regionalismos organizados com unidade de voz e informação, como será a União Europeia se ultrapassar a crise.

Mas que a mesma inovação pode e deve aparecer, designadamente, para evitar que cresça a distância, e portanto a inerente atitude de conflito entre o Norte e o Sul numa das balanças de poderes, que serão múltiplas (militar, económica, científica, cultural), que dirá respeito ao Mar.

Isto não é independente da controvérsia sobre o comércio internacional, a partir da convicção não confirmada, de Smith e Ricardo, de que as importações de qualquer nação seriam mais ou menos equilibradas pelas exportações, o que não é indiferente à análise da crise actual.

Mas a questão dos transportes é uma janela do problema que talvez possa ser autonomizada entre as que dizem respeito, no compósito questionário, à escolha entre o liberalismo e o mercantilismo, entre a liberdade de comércio e o protecçãoismo, e assim por diante.

No que diz respeito ao regionalismo crescente, de que a UE, se vencer os obstáculos, é o exemplo mais adiantado, trata-se de combater a fragmentação das soberanias de um modelo mundial ultrapassado, pela defesa de novas formas de soberanias cooperantes, como é o caso da CPLP.

Poder-se-á ver nisso um elemento equivoco que soma ao enfraquecimento ou desagregação do Ocidente, mas talvez não seja difícil admitir que em muitos aspectos pode, e deve ser, um amparo à recuperação da área ocidental.

Não pode omitir-se, no que diz respeito ao massacrado ocidente, a questão da defesa e segurança, sobretudo do Atlântico. E por isso de longe lembra a necessidade de articular a segurança do Atlântico Norte com a segurança do Atlântico Sul, ao qual chamei Oceano Moreno, justamente porque não apenas muitas das soberanias são de povos nativos que foram colonizados pelos europeus, e outros são resultado da decisão de ocidentais emigrados e ali fixados, como é o caso do Brasil. Tal articulação é imposta pelas novas exigências de segurança desse Oceano Moreno, que desafia as responsabilidades de Portugal, de Cabo Verde, do Brasil, de S. Tomé, de Angola, e também aqui a força tem de nascer da união dos fracos, usando o qualificativo apenas como referência ao critério que identifica as grandes potências, a começar pelos EUA, e todos os componentes da NATO.

Mas a imaginação pode ser mais ampla e levar-nos a pensar, usando uma terminologia discutível, numa bandeira CPLP para a marinha mercante, para a batalha dos transportes marítimos, em que o Portugal do fim do Império ainda terá presença honrosa; e também para a exploração dos recursos vivos do mar, fazendo agora por esquecer a ligeireza do Tratado de Lisboa.

Será inteiramente utópico imaginar que todos esses países marítimos, todos pobres, com diferenciação crescente do Brasil, todos obrigados, pelo regime global da concorrência, a avaliar a relação do fraco contra o forte, serão capazes de ter uma bandeira exclusiva que alargue as suas liberdades e capacidades no mundo interdependente, mas não igualitário, que nos aconteceu? A imaginação criadora e o saber, podem alicerçar uma nova forma e fortalecer uma nova vontade. Não é sobretudo aconselhável a resignação à falta de matérias-primas que apenas outros transportam, à posse de águas territoriais ricas de recursos que outros exploram, e às plataformas continentais de que a outros será talvez concedida a exploração.

Temos por certo que a língua é um cimento importante da solidariedade da CPLP, desde que cada Estado entenda que a língua não é sua, que apenas também é sua, e que por si própria tem valor apreciável no PIB de cada um, se igualmente tomarem a vontade e decisão de lhe aproveitar os valores específicos e resultados económicos.

Mas uma política coordenada, equilibrada, equitativa, solidária, pode somar à língua uma bandeira marítima da CPLP, não apenas por causa da segurança dos mares, também pela segurança humana, uma expressão com a qual se pretende exprimir a efectividade dos direitos sociais, da dignidade humana.

As formas de associativismo que a economia inspirou, não são diminuídas pelas práticas, de má história, que as utilizaram como valores instrumentais acima dos valores humanos.

Tais formas ancestrais, inspiradas pela solidariedade e equidade não esquecidas nem atropeladas, são instrumentos subordinados aos direitos humanos. Do que se trata não é de ultrapassar a crise restaurando o sistema que nos levou à crise, como parecem prosseguir os neoliberais que levaram à situação actual, trata-se de reformular um sistema em termos de os valores instrumentais serem subordinados aos valores humanos.

Para isso, também a partilha dos saberes é sem dúvida um passo fundamental. Não há explicação para o facto de a CPLP não dispor de um Erasmio apropriado às finalidades e valores de organização. Trata-se de um domínio, por exemplo, em que o saber e a esperança portugueses são um capital importante a pôr em comum, e em que a capacidade brasileira pode contribuir largamente para a liderança do consenso necessário.

Pode facilmente demonstrar-se à dificuldade do projecto. Mas é menos fácil demonstrar a liberdade de renunciar ao esforço com que a união dos fracos pode responder à atrocidade de um mundo que caminha para o perigo da explosão entre povos ricos e povos pobres, uma situação de que provavelmente só a violência é instrumento, agravando o desastre dos recursos. Designadamente os recursos para corresponder ao básico direito de comer, que a pobreza exige. E por isso dedicarei algumas palavras a falar dela, lembrando o meu desaparecido amigo Josué de Castro.

São muitas as denominações do que consideramos pobreza mas seguramente avulta, com todas as consequências nefastas, a que diz respeito à alimentação. É por isso que, para tornar evidente a prioridade desta exigência básica, Don Reeves, em vez de perder tempo a construir conceitos, preferiu passar à enumeração das evidências. Organizou por isso esta série: a pobreza é a falta de leite de mãe por falta de alimentação ou crianças demasiadamente esfomeadas para estarem atentas na escola; pobreza é viver em multidão sob um pedaço de plástico em Calcutá, amontoado numa barraca durante uma tempestade em S. Paulo, ou sem casa em Washington, D.C.; pobreza é ver o filho morrer por falta de uma vacina que custa centimos e por nunca ter sido visto por um médico; pobreza é um boletim de inscrição que o interessado não sabe ler, um pobre professor numa decrépita escola, ou a completa falta de escola; pobreza é sentir-se desamparado, sem dignidade ou esperança.

Esta importância básica do direito à alimentação, que não é difícil relacionar com o direito à vida, mesmo antes de lhe acrescentar a exigência da vida com dignidade, está reconhecida na chamada segunda geração de Direitos Humanos, e expressa nas disposições dos artigos 22 a 26 da Declaração de Direitos quando afirma: *“todo o homem tem direito a um nível de vida adequado à saúde e bem-estar de si próprio e da sua família, incluindo alimentação, vestuário, casa e assistência médica e necessários serviços sociais, e o direito à segurança no caso de desemprego, doença, incapacidade, velhice e outra falta de recursos em circunstâncias que ultrapassem o seu controlo”*.

Na indagação feita por Michael T. Snarr e D. Neil Snarr (2002), é concluído que a deficiente nutrição é responsável pela morte de número incalculável de crianças na área

da geografia da fome, frequentemente por causa das guerras, e praticamente, nessa data tão próxima, na área de pobreza, então ainda toda ao sul do Globo, com um número superior na Ásia, sendo que um terço das crianças de menos de cinco anos de idade dos países chamados em desenvolvimento contribui para o total dos mortos.

Estas indagações, enriquecidas com mais perspectivas e conclusões, obrigam a repensar no alargamento das fronteiras da pobreza, agora a norte do Mediterrâneo, e a considerar a urgência de intervenções que evitem a inclusão, na sequência da deslocação da fronteira, de efeitos semelhantes.

E uma das observações relevantes do conjunto de ensaios que nessa data foram recolhidos numa meditação introdutória aos *Global Issues* (Lynne Rienner Publishers, Inc.) é a que salienta o papel insubstituível da agricultura para enfrentar este desafio global. Em primeiro lugar apelando aos governos para interpretarem com largueza de vistas os direitos das crianças, em todos os domínios mas com especial atenção à questão da alimentação, e não olhando ao facto de a convenção sobre os direitos das crianças ter ou não ter sido ratificada, mas olhando responsabilmente para os factos para além das palavras da convenção.

Depois, para além das leis e dos recursos orçamentais destinados a esse dever do Estado social, apelando ao instinto humanitário e a um sentido de responsabilidade mundializado, porque “*não existe um firme sentimento de obrigação assumida a nível mundial*”.

A infeliz crise em curso alarga estas inquietações e deveres para além das crianças, e o recurso à agricultura é insistentemente recomendado para que o aumento do desemprego, a queda súbita da qualidade de vida das famílias, o enfraquecimento da protecção dos velhos e dos incapazes, a substituição do valor das coisas pelo preço das coisas, a transformação da perspectiva do direito ao apoio da comunidade na perspectiva de avaliação dos custos financeiros, aconselham a reavaliar, sobretudo nas novas regiões da pobreza, a organização e eficácia das “*fontes de esperança e compaixão*”. Quando antes se concluíra que a expansão da pobreza é um enorme obstáculo à organização de um mundo melhor, falava-se a partir de um norte afluente e consumista que viu subitamente reduzido o seu território, e talvez a sua esperança. Necessita de aumentar o sentido de responsabilidade de remediar, sem delongas, o esquecimento do Mar em tão dorida meditação e apelo, lembrando palavras do nosso Hino Nacional, que incita ao esforço “*Sobre a Terra e Sobre o Mar*”. O Mar para onde a avaliação secular das necessidades nacionais apontou o conceito estratégico que tarda a ser reformulado, aceite, e praticado. Em nome da segurança humana dos portugueses, e da viabilidade do Estado exíguo para o qual estamos em deriva, e que é urgente reabilitar, num mundo em busca de nova governação, com incertos conceitos internacionais, com novos equilíbrios precários, mas devendo sempre salvaguardar o eixo da roda que são os valores, o património imaterial da humanidade. Que também é nosso.

CICLO DE CONFERÊNCIAS **“A CULTURA, A IMAGEM E A DIVULGAÇÃO DO MAR”**

Palavras de abertura proferidas na Academia de Marinha
pelo Presidente Nuno Vieira Matias, em 4 de Outubro

Também no aspecto da comunicação, as actividades marítimas em Portugal necessitam de forte revitalização, sem o que não será possível assegurar o sucesso do HC. Se pensarmos retrospectivamente, podemos concluir que houve em Portugal pelo menos três factores responsáveis pelo apagamento da maioria das actividades marítimas, nas últimas três décadas, não incluindo neles a falta de vontade política e de capacidade civil para inverter a queda. São eles:

- O choque da subida do preço do petróleo de 1973, com efeitos no transporte marítimo e na construção e reparação naval, estruturados com base em parâmetros de energia e mão-de-obra baratas;
- A independência dos territórios do ultramar português, com o consequente final das linhas de comunicação marítimas privilegiadas para África e Extremo Oriente;
- A adesão à Comunidade Económica Europeia, que provocou, por razões várias, uma forte redução das actividades marítimas.

Estes factores substantivos foram agravados por outros de natureza psicológica, com matriz pseudo ideológica, que geraram uma moda de visão curta, estritamente europeísta, que conotava a tradição marítima e as ligações atlânticas com um determinado passado político.

Uma nova imagem de Portugal marítimo

Há, pois, que criar uma imagem renovada do mar e das suas capacidades e potencialidades, indispensável ao moral e à economia dos Portugueses, correspondentes à nossa posição geográfica, europeia e atlântica, e à dimensão e importância do espaço marítimo nacional, com uma visão de futuro, de horizontes amplos, ambiciosa e determinada.

Como não se gosta do que não se conhece, temos que aprender mais sobre o mar, sobre o seu valor económico, científico, ambiental, político e estratégico, para que o relacionamento com ele seja mais racional e inteligente. É uma tarefa vasta, na dimensão do esforço, e abrangente quanto ao universo a envolver. Este deve dirigir-se a toda a população, embora naturalmente com graus de empenhamento muito diversos, dando visibilidade ao mar numa perspectiva inovadora, muito para além da imagem vulgar e

reduzora de sol, praia e lazer. Conhecer melhor o mar por parte de cientistas, académicos, políticos, investidores, estudantes, trabalhadores do mar, jornalistas, desportistas náuticos, comunidades da borda de água e também do interior terá de ser uma tarefa a ter em mente todos os dias, para que se consiga gostar mais do mar, trabalhar melhor com ele e tirar dele o rendimento que pode dar.

Para além da importante vertente económica, científica e ambiental, devemos também afirmar e salientar sem tibiezas a relevante riqueza moral do mar, como factor que nos identifica como país distinto no seio de uma União Europeia tendencialmente padronizadora, sobretudo dos países mais pequenos. Portugal tem uma costa atlântica profundamente aberta a oeste, livre de restrições à navegação, próxima do cruzamento de rotas marítimas importantes e distante de áreas politicamente instáveis e inseguras, o que constitui uma enorme mais-valia para si próprio e para a União Europeia.

O mar é, pois, a imagem de marca do País, pelo conhecimento universal que lhe associa uma geografia e uma história marítimas muito ricas. É nele que encontramos a dimensão e a profundidade que falta ao território e é, ainda, o mar que tem de gerar o factor grandeza que não existe na mentalidade restrita da maioria da nossa população.

É esta visão nova, deste mar novo, que tem de ser criada com um projecto para uma imagem e uma cultura renovadas do mar e uma postura diferente, enquanto inovadora e pró activa, das sociedades civil e política. Trata-se dum plano ambicioso que exige determinação, esforço e tempo e que tem de, objectivamente, identificar os alvos, definir as ideias chave e estabelecer os processos de comunicação. Deverá, depois e à medida do seu desenvolvimento, ir avaliando os resultados e, em função deles, adaptar o próprio plano.

Os alvos

Os alvos prioritários desse plano deverão começar por ser os empreendedores das actividades económicas ligadas ao mar e os que constituem a sua força de trabalho, ambos numa visão sobretudo prospectiva, embora sem descurar os agentes actuais.

Dever-se-ia, neste grupo de alvos, incluir os decisores políticos, mas a experiência demonstra que isso tem sido pouco relevante, face à baixa sensibilidade objectiva que têm demonstrado. É importante obter o seu concurso para o projecto, mas isso terá de ser conseguido pela pressão directa de todos os agentes do sistema *Hypercluster*, quando a massa crítica tiver sido atingida.

Noutro grupo de alvos deverão incluir-se as comunidades ribeirinhas, os cientistas, os comunicadores e a população em geral.

O recrutamento de pessoas de qualidade para fazerem carreira dentro do HC exigirá tacto e acções coordenadas entre a comunicação e as realizações concretas dos diversos segmentos do HC. Por isso, neste caso, a via deve ser orientada para as camadas jovens, na perspectiva de conseguir um recrutamento para carreiras estáveis, de exigência evolutiva e com elementos de atracção.

Terá uma linha directa para os estudantes de todas as idades.

E terá outra, também com os jovens como alvo, mas dirigida, indirectamente aos pais, professores e orientadores profissionais. É a linha da educação.

O plano de comunicação. As ideias-chave

As ideias-chave devem ser divulgadas como evidência da situação que vai sendo demonstrada pelas acções e resultados da actividade dos segmentos do HC e destinam-se a ajudar a perceber uma realidade, o mar, que apesar de estar junto à porta da frente da maioria dos portugueses é muito ignorado. Essas ideias, tendo em conta a nossa realidade, mas não descurando o que de similar tem sido feito noutros países, deverão ser, ou aproximar-se das seguintes:

- Os nossos mares são vitais para o turismo, para o recreio, para o ambiente, para o comércio, para energia e para a defesa.
- O domínio marítimo nacional dá uma contribuição fundamental para a nossa economia e tem larga capacidade de crescimento.
- O mar português é vital para a afirmação da identidade e da imagem do País e para a coesão do nosso território, quase arquipelágico.
- Os nossos centros de investigação científica do mar dominam alta tecnologia e podem dar um grande contributo às indústrias do HC.
- As actividades económicas ligadas ao mar são geradoras de novos empregos e de novas oportunidades de negócio.
- A cultura marítima portuguesa faz parte do nosso património mais valioso.
- Portugal é um País do Mar no seio da UE.
- Apreciar o valor material e moral do mar exige educação.

A CULTURA DO MAR EM PORTUGAL. RENOVAÇÃO

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo vice-almirante
José Vilas Boas Tavares, em 4 de Outubro

1. Introdução

Pretendo, em primeiro lugar, dizer que me sinto muito honrado pelo convite que o senhor Presidente da Academia de Marinha, Sr. Almirante Vieira Matias me fez, para falar sobre este tópico. A sua aceitação, tendo como sustentação e razão essencial o respeito por esta Academia e pelo seu Presidente, não deixou de ter em consideração, também, a relevância que atribuo a este ciclo de conferências e a sua conexão que, seguramente e em alguma extensão tem, com as funções que, na Marinha, presentemente me estão cometidas.

Porém, não me atreverei a uma complexa e compreensiva abordagem académica da matéria em apreço, até pela consideração que merece a audiência e este órgão cultural, e de Cultura, que é a Academia de Marinha.

De qualquer modo, acredito que esta sessão da Academia pode constituir uma oportunidade adequada e única para, tendo como pano de fundo a Cultura do Mar e o seu desenvolvimento, em articulação com este desiderato e com um enquadramento apropriado, dar a conhecer a V. Exas a ambição e os eixos do desenvolvimento estratégico que, no presente, se perspectivam para o sector funcional pelo qual sou responsável.

Procurei, assim, estruturar a minha intervenção em duas partes.

Na primeira, de enquadramento, farei referência a alguns conceitos associados à cultura do mar bem como aos requisitos e perspectivas do seu desenvolvimento no quadro de uma estratégia nacional.

Na segunda, focar-me-ei na Marinha, no seu Sector da Cultura e na estratégia que perseguimos no domínio da gestão e da intervenção dos órgãos que integram esse sector.

2. Quadro Contextual – Conceitos, Imperativos e Tendências

Começaria, precisamente, por algumas notas de natureza terminológica ou conceptual.

Desde logo, como primeira nota, gostaria de mencionar que, por razões de simplificação da exposição, não estando em causa um debate académico sobre a matéria, nem tal se me afigurar necessário e útil, atento o propósito da minha intervenção, utilizarei indistintamente as designações “cultura do mar” e “cultura marítima”, assumindo que, para efeitos da minha intervenção, têm exactamente o mesmo significado.

Como segunda nota, permito-me recordar que a definição ou conceito de “cultura do mar” ou de “cultura marítima”, deve ser visto no quadro da interacção entre a sociedade e o mar, ou melhor, entre as comunidades que, de alguma forma, têm uma relação com o mar e os oceanos. E, ainda que, neste sentido, a “cultura marítima”, a cultura marítima de um país, resulta da construção e conjugação de múltiplas culturas marítimas, atenta a diversidade das perspectivas e percepções dos diferentes grupos sociais em torno do mar. Por outras palavras, a cultura marítima de um país tem a ver com sua marítimidade, ou seja, com o conjunto de relações das populações e grupos sociais com o mar, em especial as que se inscrevem dentro das imagens e das representações colectivas, mas também com a forma e com a valorização diferenciadas da configuração, representação e adaptação das relações com o mar, por parte dos diferentes grupos sociais envolvidos.

Numa terceira nota, faria uma referência à relevância do património marítimo, à sua edificação (patrimonialização), enquanto expressão e dimensão fundamental da defesa e salvaguarda da herança cultura marítima, como preconizado pela UNESCO. A edificação do património marítimo, entendida como processo visando a selecção de futuros elementos, tangíveis e intangíveis, da herança cultural, passa, necessariamente também, pela sua valorização, intrínseca ou extrínseca, num universo e contexto espacial e cultural específico, naturalmente centrado no mar. Assim, a edificação do património marítimo e a sua salvaguarda contribuem não apenas para preservação da cultura do mar, mas igualmente para o reforço da identidade nacional no que ao mar diz respeito, isto é, à identidade cultural marítima. Daqui resulta a sua imperatividade.

Por fim, e numa quarta nota, gostaria de elencar as quatro dimensões apontadas pela UNESCO¹ e comumente aceites como determinantes numa estratégia visando a identificação, protecção e conservação dos elementos integrantes da herança cultural marítima: o conhecimento e a valorização da herança e do património cultural marítimos²; a sua educação e a difusão³; a conservação, recolha, protecção e sustentabilidade do património⁴, que passam pela disponibilização de instrumentos e estratégias de salvaguarda e de incorporação e o fortalecimento institucional, através do desenvolvimento de políticas e normativo para a protecção e conservação do património, no quadro de um desenvolvimento sustentável, bem como a alocação dos recursos necessários.

Com este enquadramento e num segundo passo, importaria, antes do mais, considerar as perspectivas que, no presente, balizam a acção estratégica ao mais alto nível, no que respeita a Mar, Cultura e Património e, por conseguinte, (re) visitar o Programa do XIX Governo Constitucional.

No seu Programa, o Governo enquadra a Cultura nos desafios do futuro para Portugal e reafirma-a como “*um factor de coesão e de identidade nacional*” que, não só se

¹ UNESCO, Convenção relativa à Protecção da Herança Mundial, Cultural e Natural.

² Requer e inclui investigação.

³ Programas de ensino e formação, divulgação e sensibilização. Inclui processos e estratégias pedagógicas nas áreas de identificação, caracterização, estudo, valorização, incorporação, protecção e preservação da herança e património marítimos.

⁴ Inclui a criação/fortalecimento de instituições científicas e técnicas adequadas (p.e. museus, bibliotecas, etc.) e o desenvolvimento de planos de preservação, conservação e restauro.

constitui como “*um universo gerador de riqueza, de emprego e de qualidade de vida*”, como também é, “*em simultâneo, um instrumento para a afirmação de Portugal na comunidade internacional*”. Para o Governo, a “*valorização do papel da cultura*” neste quadro e a “*a salvaguarda do património material e imaterial*” são dois dos desideratos estratégicos que haverá que prosseguir. O património, enquanto herança comum de todos os portugueses, é entendido como importante factor de identidade nacional, referência fundamental na educação dos portugueses e elemento de enorme potencial para a nossa economia.

Por outro lado, o mar, ou melhor, a visão que o Portugal deve ter do mar como “*imensa fonte de riqueza*” é também identificado como um grande desafio para Portugal que torna “*o mar um vector essencial do desenvolvimento português, contribuindo para repensar o conceito estratégico de Portugal*”⁵.

De entre as medidas que, centradas no mar, que o Governo propõe realizar, permito-me seleccionar e mencionar cinco: Incentivar a produção do pensamento estratégico sobre o mar; Elaborar planos de desenvolvimento sistemático do *hypercluster*; Divulgar a cultura marítima, através da visibilidade, comunicação e imagem; Actuar no domínio do ensino e da formação das actividades ligadas ao mar; [e Intervir na defesa e segurança do mar e promover o ambiente e a conservação da natureza.]

Estas linhas programáticas do Governo remetem-nos para os trabalhos e *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – “Um Designio Nacional para o Século XXI*”, de 15 de Março de 2004 e para o estudo sobre *O Hipercluster da Economia do Mar – Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa, desenvolvido pela SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica e de Risco e cujo relatório, com a mesma epigrafe, data de 17 de Fevereiro de 2009.*

Relativamente ao primeiro, teremos de reconhecer, desde logo, que a valorização da importância estratégica do Mar para Portugal e a sua valorização, a prioridade para os assuntos do Oceano e a gestão sustentada das zonas marítimas sob jurisdição nacional eram já elementos fulcrais dos objectivos políticos subjacentes à própria constituição da Comissão.

Depois, teremos de relevar a clareza com a qual o Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos nos explica a importância do Oceano e do Mar para os portugueses, e também para a comunidade internacional, bem como o rigor com que o Relatório identifica a necessidade de se ajustar a percepção do “*paradigma cultural de Portugal como país marítimo, nação oceânica e terra de marinheiros*”⁶, projectando-a para além do plano da história, da literatura, das tradições e levando-a a considerar igualmente dimensões que intersectam a perspectiva de que o Mar é, para além de referência e matriz identitária, um recurso natural de Portugal, do qual somos dependentes.

De entre os elementos enformadores de uma Estratégia Nacional para o Oceano, propostos pela Comissão, saliento o objectivo de “*Valorizar a associação de Portugal ao Oceano como factor de Identidade*” e, no âmbito deste, o vector estratégico que aponta para preservação e valorização do património marítimo-cultural de Portugal e “*recomenda a*

⁵ Programa do XIX Governo Constitucional.

⁶ *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, Lisboa, 15FEV2004, p.15.

consciencialização da [sua] importância estratégica”, “*através da formulação de uma política que vise o apoio de iniciativas de valorização, divulgação e projecção desse património*”⁷. Das dezassete recomendações e propostas no âmbito do vector estratégico a que aludi, e sem minorar qualquer delas, porque todas importantes, nesta circunstância elegeria para especial menção, quatro delas: a que apela à sensibilização para o “*factor qualificador, multiplicador e identitário do património marítimo-cultural, em termos de investimento, desenvolvimento e divulgação*”; a proposta, aliás já concretizada, de criação de “*uma rede de cultura do Oceano*”; a recomendação de envolver a sociedade civil na acção de preservação e valorização do património cultural subaquático; e a sugestão de, no quadro da promoção da preservação e divulgação do património cultural marítimo, se pensar uma instituição museológica específica para o património cultural marítimo, incluindo o subaquático.

Quanto ao segundo dos importantes documentos a que aludi, nele a cultura marítima é reconhecida como parte integrante de um segmento do “*Hypercluster do Mar*”, envolvendo igualmente as vertentes visibilidade, comunicação e imagem marítima. Esse segmento, esse *cluster*, visa responder ao desafio de “*criar uma imagem renovada e um mais aprofundado conhecimento do mar, das suas capacidades e potencialidades, como factor indispensável à identidade própria e à economia dos portugueses*”⁸. Neste âmbito, i.e., da visibilidade e imagem do mar e da percepção do seu valor para a sociedade portuguesa, o documento reconhece e sublinha a importância do papel da Marinha, através dos seus órgãos de natureza cultural, a par naturalmente dos navios da Armada, na formação dos mais novos em matéria da relação de Portugal com o mar.

Do *Plano de acção para Portugal no 1º quartel do século XXI*, proposto pelo estudo da SAER para o *cluster* “*Visibilidade, Comunicação, Imagem e Cultura Marítimas*”, ressalta o objectivo de se construir uma visão de “*um mar portador de futuro e gerador de esperanças, criada com um projecto para uma imagem e uma cultura renovadas do mar e uma postura diferente, enquanto inovadora e pró activa, das sociedades civil e política.*” Como eixos de acção, apontam-se três: a criação de um plano sistemático de cariz educativo e formativo para recuperação e promoção da identidade marítima da sociedade portuguesa, actuando, nomeadamente, sob os currícula escolares aos diversos níveis do ensino; a criação de uma estratégia e planos sistemáticos de comunicação que promovam a identificação com o mar, envolvendo a sociedade civil e empresarial e incluindo eventos e actividades diversificadas; e o reforço e a criação de marcas distintivas que destaquem a ligação entre Portugal, o mar e as actividades económicas e sejam impulsionadoras da competitividade no plano externo⁹.

No quadro dos documentos que preconizam e sustentam uma renovada abordagem à cultura do mar e ao seu desenvolvimento, será justo fazer referência, ainda, à Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016), que fora aprovada pelo Governo já em Dezembro de

⁷ *Ibidem*, pp.26 e seguintes.

⁸ *O Hypercluster da Economia do Mar*, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009, SAER, p. 138.

⁹ *Ibidem*, pp.401 e seguintes.

2006¹⁰, após ampla discussão pública. A Estratégia, delineada com base em proposta da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), apela à implementação de um conjunto de oito acções estratégicas, nas quais se incluem, mais uma vez, a sensibilização e mobilização da sociedade para a importância do mar, a divulgação do mar e das actividades ligadas ao mar, designadamente nas escolas e o conhecimento e a protecção do património cultural marítimo, em linha, aliás, com as recomendações da Comissão Estratégica dos Oceanos.

A meu ver, apesar do longo caminho que ainda haverá que percorrer no sentido do efectivo fortalecimento de uma cultura do mar, assiste-se, pelo menos desde o início do século e sobretudo na esteira dos trabalhos e documentos a que aludi, a um evidente e significativo progresso no desenvolvimento e concretização de iniciativas, com génese em estruturas oficiais ou na sociedade civil, que buscam um aprofundamento da nossa relação com o mar, da compreensão do mar e das actividades ligadas ao mar e da construção de uma verdadeira mentalidade marítima. E, em grande extensão, o esforço que vem sendo realizado tem, na medida do possível, privilegiado os mais jovens ou para estes tem sido orientado prioritariamente e tem havido a preocupação de envolver, nesse esforço, as instituições e as camadas da população mais ligadas às actividades do mar.

Não será fácil dar exemplos dessas iniciativas, porquanto, atenta a sua multiplicidade, muitas ficarão forçosamente, mas involuntariamente, de lado. Desde logo, será despidendo, penso, fazer notar a esta assembleia o papel fundamental que vêm desempenhando a Universidade e as Academias, nomeadamente a Academia de Marinha, ou instituições como a Sociedade de Geografia de Lisboa, para o conhecimento do mar e para o desenvolvimento da cultura marítima no seio da sociedade portuguesa. Ou a quota-parte que, nessa tarefa também têm, os museus marítimos e pólos museológicos e outras inúmeras instituições, cuja actividade, suportada no património cultural do seu acervo, diariamente dão um importante contributo para a divulgação e cultura do mar.

Não resisto, porém, a assinalar, ao menos visualmente, um ou outro projecto, uma ou outra iniciativa, mas que, no seu conjunto, se constituem em indicador do que se está a fazer ou do que se pode vir a fazer. Privilegiei, naturalmente, e na medida do possível, as iniciativas que, de algum modo, se relacionam com os domínios de actividades prosseguidas pelos órgãos de natureza cultural da Marinha. Nalguns casos, essas iniciativas serão mesmo objecto de tratamento separado em outras conferências nesta Academia, por pessoas qualificadas para tal:

A Rede Nacional da Cultura do Mar (RNCM), preconizada pela Comissão Estratégica dos Oceanos e para cuja dinamização muito tem contribuído a Sociedade de Geografia de Lisboa, é já uma realidade, aberta a todas as entidades, públicas ou privadas que, de alguma forma, pelos seus objectivos, práticas, actividades, etc., se identifiquem com a cultura do mar e com a necessidade de preservar e valorizar o nosso património marítimo-cultural¹¹.

¹⁰ Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro.

¹¹ A RNCM “*tem-se afirmado como rede informal de diálogo sobre a nossa realidade patrimonial costeira, estuarina e local*”, CALM Bastos Saldanha.

A “Marinha do Tejo” é uma associação privada, de natureza cultural e, simultaneamente, um pólo vivo do Museu de Marinha, composto por embarcações típicas que navegam no rio Tejo, pelos seus proprietários e arrais¹², bem como por outras individualidades com reconhecido empenhamento na defesa daquele património, e que visa a preservação dessas embarcações e a divulgação e continuidade dos saberes relativos à sua construção e utilização.

O Corpo de Cadetes do Mar de Portugal é uma organização, fundada e gerida pelo Grupo de Amigos do Museu de Marinha e que, congregando e agregando entidades da sociedade civil que se dediquem a actividades ligadas ao mar, visa sensibilizar, promover e desenvolver a formação pessoal e social dos jovens, no domínio de uma abrangente cultura do mar. O Corpo de Cadetes do Mar de Portugal é afiliado da *International Sea Cadet Association* e tem o apoio institucional da Marinha. O Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada aceitou ser o Comandante-chefe honorário do Corpo de Cadetes do Mar, cuja sede de honra será a Fragata *D. Fernando II e Glória*.

O Fórum Permanente dos Assuntos do Mar, criado pelo Governo, no âmbito da implementação da Estratégia Nacional para o Mar, está “aberto a toda a sociedade civil” e visa “promover, nesse âmbito, o estabelecimento de um grupo de reflexão e acompanhamento para os assuntos do mar, onde participem personalidade de reconhecido mérito, organizações não-governamentais e entidade privadas”¹³. O Portal MarOceano constitui uma excelente plataforma de informação e comunicação, no domínio dos assuntos ligados ao mar, nas áreas das políticas, estratégias e actividades marítimas¹⁴.

O “Passaporte do Mar” e o “Kit do Mar” são outras duas interessantes iniciativas, dirigidas sobretudo aos mais jovens e desenvolvidas pela Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar no quadro do programa *Comunicação e Sensibilização*.

O “Passaporte do Mar”, similar a um passaporte comum, dá acesso a instituições protocoladas¹⁵, públicas ou privadas, directamente ligadas ao património natural e cultural marítimo português, a preços reduzidos ou mesmo acesso gratuito em determinados dias comemorativos do Mar. Os seus objectivos específicos são:

- a) Promover o conhecimento da realidade marítima portuguesa nos domínios histórico, etnográfico, científico, tecnológico e outros;
- b) Dar visibilidade às entidades públicas e privadas vocacionadas para o mar;

¹² Despacho do SEDAM, de 20MAI2008.

¹³ O fórum tem como princípios orientadores: (a) Promover uma visão intersectorial e multidisciplinar dos assuntos do mar e a expressão de perspectivas e pontos de vista diversos; (b) Funcionar como uma plataforma informal de contacto entre o Governo e a Sociedade Civil; (c) Contribuir para a comunicação e partilha de informação associada aos Assuntos do Mar entre os seus membros e toda a sociedade civil; e (d) Pautar as suas actividades e a prossecução da sua missão pela independência, respeito, cooperação, espírito de abertura e pela diversidade de opiniões e de novos conhecimentos.

¹⁴ Em <http://www.maroceano.pt/>.

¹⁵ Em 20MAI11, mediante protocolo entre a Comissão Cultural de Marinha e a EMAM, associaram-se ao Passaporte do Mar: o Aquário Vasco da Gama, o Museu de Marinha, o Museu Marítimo Ramalho Ortigão, a Fragata *D. Fernando II e Glória* e o Planetário Calouste Gulbenkian.

c) Valorizar e dinamizar o património natural e cultural marítimo português¹⁶.

O “Kit do Mar”, é uma iniciativa¹⁷ que tem o seu enfoque na mobilização das escolas, professores e alunos para os Assuntos do Mar, por via da Área de Projecto dos cursos, até ao 3º ciclo. O Kit é composto por um dossier com toda a informação específica do tema “Mar” e sugestões de actividades a desenvolver na Área de Projecto, mas também constituir instrumento de apoio a outras actividades curriculares ou de tempos livres.

Uma outra iniciativa, também promovida pela EMAM em 2011, é o do concurso literário *Um Mar de Contos*, destinado a jovens entre os 12 e os 17 anos e que visa a criação de contos inspirados no mar português e na sua riqueza.

Por fim, neste contexto, não poderia deixar de fazer uma brevíssima alusão a três dimensões da evolução verificada nas actividades dos órgãos de natureza cultural da Marinha que me estão directamente subordinados e que aqui procuro significar, sem grandes preocupações de detalhe. Em primeiro lugar, a dimensão associada a novas iniciativas e capacidades instaladas, como é o caso da Oficina Viva de Modelismo estabelecida no Museu de Marinha, em articulação e por iniciativa do Grupo de Amigos do Museu de Marinha, a qual se tem revelado um sucesso. Em segundo lugar, a que se traduz na renovação e diversificação da acção cultural, procurando simultaneamente, projectar, com qualidade, os órgãos de natureza cultural e o seu valioso património. Refiro-me, por exemplo, à concretização de algumas actividades expositivas. Em terceiro lugar, a dimensão que resulta de uma significativa intensificação da intervenção em eventos externos, tanto em resultado de um acrescido interesse na participação dos órgãos culturais da Marinha, como por força de uma deliberada presença desses órgãos em iniciativas, de natureza cultural, técnica ou científica e transversais à sociedade civil, que tenham por temática o mar e o património marítimo.

3. Marinha – Orientação e Gestão Estratégica do Sector Cultura

No que respeita à Marinha, julgo que é de todo inquestionável o seu papel, a sua obrigação, a sua responsabilidade, no aprofundamento de uma cultura marítima em Portugal. E que essa responsabilidade não se circunscreve e esgota no âmbito estrito dos órgãos da Marinha que têm uma intervenção directa em diferentes vertentes do domínio cultural. Todavia, face à relevância que hoje lhe é conferida, cingir-me-ei precisamente a esse universo durante o remanescente da minha exposição, focando, em especial, a evolução que, em tempos mais recentes, se verificou na sua organização e gestão e nas orientações de nível estratégico nesse âmbito produzidas, com evidente potencial de resultados no plano do desenvolvimento de uma acrescida cultura do mar.

¹⁶ Regulamento “Passaporte do Mar”, Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, 2011 (http://www.emam.com.pt/ftp/Regulamento_Passaporte_do_Mar.pdf).

¹⁷ É resultado do trabalho conjunto da EMAM, da EMEPC (Estrutura de Missão para Extensão da Plataforma Continental) e da Agência Cascais Atlântico.

Em primeiro lugar, e desde logo, a Lei Orgânica da Marinha, de Setembro de 2009 veio cometer à Comissão Cultural da Marinha (CCM) a direcção de todos os Órgãos de Natureza Cultural (ONC) da Marinha, com excepção da Academia de Marinha, sustentando, assim, a conceptualização e criação de um Sector Cultura, em paralelo com os demais sectores funcionais da Marinha. Conceptualização que, aliás, coloca o Sector na área de Operações da Marinha e que tem que ser considerada também em conexão com a visão, expressa pelo Almirante CEMA, na sua Directiva de Política Naval, de que o produto institucional da Marinha também passa pelos ONC que, simultaneamente, são importantes vectores da abertura da Marinha à sociedade. Por outras palavras, os resultados da intervenção dos ONC e da acção cultural, passam a ser entendidos e reconhecidos como “produto operacional” da Marinha e são decisivos no plano das relações da Marinha com a sociedade.

A alteração orgânica de 2009, conjugada com reforçadas competências do director da CCM, designadamente no plano da administração dos recursos e em especial dos recursos financeiros, permitiu potenciar a eficácia na prossecução dos objectivos fixados para o Sector Cultura, e a coordenação e eficiência das actividades desenvolvidas no seu âmbito, as quais determinam a especificidade do próprio Sector. Refiro-me, concretamente: à multiplicidade dos seus domínios de intervenção e, logo, à complexidade da gestão da actividade desenvolvida; à natureza das suas áreas de actividades e, face a esta, ao modo especial como contribuem para a missão da Marinha e para a sua função de “Desenvolvimento Económico, Científico e Cultural”; à repercussão da actividade do Sector Cultura no plano externo e a sua indispensável cooperação e articulação com a sociedade civil, onde, aliás, se situa a generalidade dos utentes dos ONC e beneficiários directos da respectiva missão; à particular e sensível relevância do seu contributo dos órgãos do Sector para a formação de uma identidade e cultura nacionais, centradas no mar; e às suas exigências específicas, reflexo de requisitos e padrões fixadas pelas entidades que tutelam as suas diferentes áreas de intervenção, bem como das dinâmicas dos órgãos congéneres aos ONC.

Houve assim que delinear e fixar uma adequada estratégia para o Sector, estratégia que se encontra estabelecida em directiva própria, a Directiva Sectorial da Comissão Cultural de Marinha¹⁸ (DS-CCM), alinhada, naturalmente, com a Directiva de Política Naval¹⁹ (DPN) de 2010, i.e., com os objectivos e linhas de acção estratégica ali fixadas. Com efeito, são directamente relevantes para o Sector os objectivos estratégicos da DPN de “*melhorar a abertura à sociedade civil, por via da Cultura*” e de “*consolidar a edificação das capacidades da Marinha*” e, de igual modo, são directa ou indirectamente aplicáveis ao Sector, as linhas de acção da DPN que determinam a “*preservação, sustentação e desenvolvimento da Herança Cultural*”, “*a divulgação das actividades da Marinha*”, “*a promoção de uma ampla abertura da Marinha à sociedade*” e a “*implementação de uma política de comunicação interna*”.

¹⁸ Directiva Sectorial da Comissão Cultural de Marinha, de 27 de Maio de 2011, homologada pelo ALM CEMA em 02 de Junho de 2011.

¹⁹ Directiva de Política Naval, 2011.

Por outro lado, houve que considerar também que, mais do que mero suporte e orientação estratégica balizadora dos planos de actividades da Comissão Cultural de Marinha e dos órgãos subordinados, a DS-CCM deveria constituir-se como um elemento essencial da Política Cultural da Marinha, entendida esta como o conjunto de orientações e medidas para proteger, promover, otimizar e rentabilizar o património e as actividades na área cultural, desenvolvendo-se, pois, segundo três vectores essenciais: o Património, a Acção Cultural e os Recursos.

Partiu-se naturalmente da missão do Sector Cultura, definiram-se os seus valores e analisou-se a envolvente.

Primeiro – a Missão:

No quadro já explicitado, e também de acordo com o estabelecido genericamente na LOMAR para os ONC, o Sector Cultura tem como missão “*realizar actividades de apoio geral da Marinha, no domínio do património cultural, histórico e artístico*”. A execução desta missão tem o seu enfoque em três pilares fundamentais: a herança cultural, da Marinha; o conhecimento e a compreensão, da história e cultura navais e marítimas e da sua envolvente.

Segundo – os Valores:

A DPN explicita um conjunto de valores de referência, transversais à Marinha e que, por conseguinte, são válidos também para os órgãos do Sector Cultura e todos quantos neles servem. Não obstante, estes valores são complementados por outros, mais específicos, que também norteiam o Sector Cultura e que são determinantes para o seu sucesso: a Criatividade, sustentada nas potencialidades e talento dos recursos humanos atribuídos, no emprego imaginativo das capacidades disponíveis e num pensamento inovador, para tornar as actividades do Sector interessantes, apelativas e inclusivas; a Abertura, individual e colectiva, às ideias dos outros e a abordagens e conceitos novos e/ou de natureza transversal. E que implica, igualmente, o estar atento e considerar a informação, o conhecimento, as tendências, as experiências e práticas, nos domínios de actividades do Sector; e a Qualidade, associada à procura da excelência no desempenho e nas realizações culturais, com enfoque nos utentes e na eficácia da resposta às suas expectativas.

Terceiro – a Envolvente:

Onde se identificam três grandes áreas de análise e relativamente às quais referirei alguns aspectos.

A primeira área, respeita ao património, ao seu valor, à sua acessibilidade, e à sua potenciação: O valor do património cultural da Marinha e a qualidade das realizações culturais e artísticas da Marinha, potenciam o interesse externo em intervenções cooperativas e parcerias no domínio da cultura e/ou no seu apoio e reflectem-se num quadro favorável ao interesse e à concretização de acções de voluntariado, de patrocínios e

mecenato e à procura de cedência espaços e outras facilidades para utilização temporária e, por conseguinte, são susceptíveis de viabilizar a obtenção de recursos de suporte às actividades e ao desenvolvimento. As actividades do Sector são, em elevada percentagem, financiadas por via das receitas geradas pelos ONC, o representa uma elevada mais-valia, mas o incremento de receitas próprias e a captação de patrocínios e apoio mecenático é fundamental.

Por outro lado, a capacitação do Sector, em termos de determinado tipo de recursos humanos qualificados, é fulcral para o funcionamento dos ONC. Insuficiências em algumas áreas técnico-científicas e técnico-profissionais específicas, constituem fonte de preocupação e enorme fragilidade, pois impedem o funcionamento normal dos serviços, a satisfação de requisitos e padrões fixados para as áreas de actividades dos ONC e, adicionalmente, são susceptíveis de descredibilizarem os órgãos e a sua acção, bem como de favorecer tendências de integração, absorção, ou mesmo extinção dos ONC, mormente em períodos de contracção de estruturas.

A segunda área respeita à organização do Sector, ao seu funcionamento, à obtenção e à gestão de recursos, capacidades e actividades: A centralização da gestão de topo na Comissão Cultural, na decorrência da Lei Orgânica da Marinha de 2009, criou condições para uma gestão mais integrada e flexível de processos e de recursos, que se traduz em ganhos de eficiência e potencia o produto do Sector. Os constrangimentos ao nível dos recursos levam à necessidade, ao desafio, de se aprofundar e otimizar a gestão integrada não só de recursos mas também de actividades do Sector, numa perspectiva da eficácia do seu funcionamento.

A terceira área respeita à acção cultural, à sua dinâmica e à sua divulgação: Nesta vertente, importa realçar a necessidade de diversificar e inovar a oferta cultural da Marinha, sensibilizar a própria Marinha e cativar o interesse e apoio dos seus servidores para a preservação do património cultural e para o investimento institucional e pessoal no Sector.

Por outro lado, a divulgação é essencial à eficácia da acção cultural. A divulgação do património cultural da Marinha exige elevada dinâmica nos processos e metodologias de divulgação. Uma insuficiente divulgação, em termos de oportunidade e de qualidade, compromete a missão do Sector e dos ONC que o integram. A divulgação externa dos ONC e da sua actividade, bem como do plano de acção cultural, é ainda limitada e pouco dinâmica, importando pois assegurar o seu incremento, desenvolvimento e potenciação.

Tendo presente estas áreas, onde é preciso actuar e onde, aliás, estamos já a actuar, formulou-se uma Visão para o Sector Cultura, identificaram-se os Temas da Estratégia a prosseguir e definiram-se os Objectivos Estratégicos para o sector.

Quanto à Visão, esta traduz a ambição de o Sector da Cultura se afirmar e ser reconhecido, pela sua intervenção única e imprescindível para o fortalecimento da identidade e cultura naval e marinheira, para o cumprimento da missão da Marinha e para a cooperação interinstitucional.

Com este desiderato em vista, identificaram-se quatro grandes Temas Estratégicos, balizadores da acção do Sector: a Afirmação do Sector, pelo rigor, eficiência e eficácia da

actividade desenvolvida; e pelo significado e pela significância do “produto” cultural; a Relevância do património cultural da Marinha e da acção cultural e o Reconhecimento do valor e da qualidade da actividade e intervenção do Sector; a Produtividade, associada aos resultados, à eficiência, ao envolvimento dos recursos humanos do sector, a eficácia no emprego de recursos e capacidades atribuídas; e a Inovação e a Excelência, nos métodos e processos para a resolução de problemas e/ou melhoria de resultados, no funcionamento dos órgãos do Sector e na acção cultural, nas formas de tornar a acção cultural mais interessante e mais motivadora.

Com este temas como pano de fundo, definiram-se 13 objectivos estratégicos para o Sector, associados às pertinentes perspectivas de gestão²⁰ a que respeitam e que, no seu conjunto e em síntese, apelam à necessidade de: preservar e valorizar o património cultural da Marinha, otimizar os recursos e a sua utilização, melhorar o funcionamento e a gestão do Sector e dos órgãos que o integram; divulgar e tornar o património e a acção cultural mais acessíveis, mais interessantes e mais apelativos; salvaguardar, reforçar e afirmar a identidade cultural própria, da Marinha e de Portugal; incrementar a diversidade, o rigor e a qualidade da acção cultural e a sua divulgação; por outras palavras, fazer mais, melhor e diferente; incrementar a cooperação com entidades e organismos externos; contribuir decididamente para que a Marinha se abra mais à Sociedade.

Para cada um dos objectivos estratégicos foram fixadas metas específicas, para o triénio 2011/2013, cujo cumprimento é avaliado, continuamente, por reporte a indicadores de realização criteriosamente seleccionados.

Por outro lado, sem prejuízo da formulação e execução dos planos anuais de actividades em consonância com as linhas de acção estratégica fixadas na directiva para o Sector Cultura, mas antes em articulação com estas, identificou-se a necessidade de concretizar um determinado número de projectos e determinou-se a sua execução. Estes projectos, alguns dos quais já em curso, situam-se, por exemplo, em áreas como as:

- a) Da preservação, conservação e restauro do rico património museológico, bibliográfico e documental que hoje faz parte do acervo do ONC;
- b) Da acessibilidade ao património cultural material sob responsabilidade da Marinha e da sua compreensão, incluindo aqui a melhoria, renovação e reformulação dos discursos expositivos relevantes ou a disponibilização on-line da informação que importa ao público em geral, mas que interessa em especial aos investigadores;
- c) Do planeamento e execução de um plano de acção e divulgação cultural integrado;
- d) Da coordenação e do fortalecimento da actividade desenvolvida no âmbito do apoio pedagógico e educativo ou de intervenção cultural com enfoque na educação.

²⁰ Genética (Recursos), Estrutural (Organização), Operacional (Sociedade), Missão (Valor).

Não entrarei no detalhe dos projectos em questão.

Todavia, julgo que poderei deixar aqui três notas conclusivas:

Primeira – o Sector Cultura está hoje organizado e dispõe dos instrumentos indispensáveis ao suporte de uma acção estratégica eficaz e coerente com os objectivos e as orientações de nível superior, definidos para a Marinha.

Segunda – Os constrangimentos existentes, ou perspectivados, designadamente no plano financeiro, não deixarão de se reflectir no Sector e de o afectar, obrigando, muito provavelmente, a medidas que são susceptíveis de ter impacto negativo na consecução das metas estabelecidas e do nosso nível de ambição para o funcionamento dos Órgãos de Natureza Cultural e para a intervenção cultural e, logo, de afectar o nível do seu contributo para a evolução desejada da edificação de uma aprofundada cultura do mar.

Terceira – A meu ver, haverá, em todo o caso, que ter presente a sensibilidade de que, sobretudo no plano externo, se revestem os resultados (ou a ausência deles) da consecução dos objectivos para o Sector da Cultura e dos ganhos (ou perdas) que lhe estão associados.

Antes de terminar, em complemento do que disse, referirei alguns elementos que, estou certo, constituem bons indicadores do potencial de intervenção dos órgãos que integram o Sector Cultura da Marinha, em particular em matéria do desenvolvimento de uma Cultura do Mar: Em 2010, o Museu de Marinha registou um total de cerca 120.000 visitantes, dos quais uma elevada percentagem correspondem a visitas no âmbito do Serviço Educativo do Museu, ou seja, de jovens com idades mais baixas. No ano em curso, verifica-se um acréscimo médio de visitantes, em cerca de 5%; Em 2010, visitaram o Aquário Vasco da Gama 68.057 pessoas, registando-se em 2011, até à presente data, um acréscimo médio de 21% nas visitas. Do universo de visitantes do Aquário em 2010, mais de 37% eram crianças; O Planetário Calouste Gulbenkian é, também, um Centro de Ciência Viva. A sua acção tem como destinatários principais as crianças e os jovens. Em 2010, o número de utentes cifrou-se em 74.154 (57.594 em 2011, até à presente data); O Aquário Vasco da Gama vem cooperando, no domínio da investigação, com diversas instituições. É o caso, designadamente, da Quercus, do Centro de Biociências do ISPA e da Faculdade de Medicina Veterinária da Universidade de Lisboa, no âmbito do *Projecto de Conservação ex-situ de organismos aquáticos*, tendo cabido ao Aquário a reprodução em cativeiro de algumas das espécies-alvo do projecto mencionado; Para além da expectativa da sua renovação e ampliação, o Museu de Marinha tem vindo a ser convidado a integrar inúmeras actividades e projectos que produzem valor, não apenas por via do enriquecimento do acervo patrimonial cultural, como é o caso da possível incorporação de uma componente de arqueologia subaquática, mas também no plano da projecção externa do Museu e do seu património, onde será de relevar, por exemplo, o recente convite para integrar uma equipa de curadores internacionais que deverão conceptualizar o novo museu marítimo de Muscate, Omã; A Biblioteca Central da Marinha faz hoje parte da lista das instituições alternativas à Biblioteca Nacional, enquanto esta se encontrar encerrada para obras. A Biblioteca e o Arquivo Histórico contêm no seu

acervo peças únicas. É o caso, por exemplo, dos Relatórios de Gago Coutinho e Sacadura Cabral relativos à 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul, muito recentemente inscritos no Registo da “Memória do Mundo” da UNESCO e, por conseguinte, reconhecidos como de interesse internacional e de valor universal excepcional.

Julgo que estes, poucos, exemplos, são significativos.

Referências:

Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society, Faro, 27OUT2005

(<http://conventions.coe.int/Treaty/Commun/QueVoulezVous.asp?NT=199&CM=8&CL=ENG>).

Directiva de Política Naval – 2011

(http://www.marinha.pt/PT/NOTICIASEAGENDA/DOUTRINA/Pages/dpn_2011.aspx).

Directiva Sectorial da Comissão Cultural de Marinha, de 27 de Maio de 2011.

Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016), Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro.

Lei Orgânica da Marinha, Decreto-lei nº 233/2009, de 15 de Setembro.

Maritime and Fluvial Cultural heritage; Parliamentary Assembly – Council of Europe. Doc 8867, 2000 (<http://assembly.coe.int/Documents/WorkingDocs/doc00/EDOC8867.htm>).

O Hipercluster da Economia do Mar – Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa, SAER – Sociedade de Avaliação Estratégica e de Risco; Lisboa; 17 de Fevereiro de 2009

(<http://www.port-chambers.com/Files/Documents/HyperclusterdaEconomiadoMar.pdf>).

Peron, Françoise; *Le Patrimoine Maritime: Construire, Transmettre, Utilizer, Symbolizer les heritages maritimes europeens*; France: Presses Universitaires de Rennes; 2002.

Programa do XIX Governo Constitucional

(www.portugal.gov.pt/pt/GC19/Documentos/Programa_GC19.pdf).

Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos – “Um Desígnio Nacional para o Século XXI”, 15 de Março de 2004

(http://www.eurocean.org/np4/file/128/RelatorioCEO_Parte_I.pdf).

UNESCO, Budapest Declaration on World Heritage

(<http://whc.unesco.org/en/decisions/1217/>).

UNESCO, Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage

(http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13055&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

UNESCO, World Heritage: Challenges for the Millennium, UNESCO World Heritage Centre, January 2007

O CORPO DE CADETES DO MAR UMA INICIATIVA DO GAMMA

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico
Rui Ortigão Neves, em 11 de Outubro

O Museu de Marinha, recordamos, foi fundado por D. Luís, o *Rei Marinheiro*, em 1863, e instalado no Mosteiro dos Jerónimos, fará em 2012, cinquenta anos.

Em 1955, um grupo de notáveis, entre eles o almirante Gago Coutinho, criou o Grupo de Amigos do Museu de Marinha (GAMMA) como “*uma associação educativa e cultural sem fins lucrativos*”.

Durante todos estes anos foram desenvolvidas numerosas actividades que cumpriram aqueles desideratos.

Em 2006, decorrente das ilações retiradas de outras actividades dirigidas a jovens, no caso universitários, em 1998, na Escola Naval, surgiu no GAMMA, perante uma análise da situação da nossa relação com o Mar, a ideia de directamente nos aproximarmos dos muito mais jovens para lhes despertarmos o gosto da Cultura do Mar e fazê-lo através de uma acção que os envolvesse com o património material do Museu, o modelismo e prática de vela, segundo a experiência dos Escoteiros Marítimos.

Daí nasceu o projecto dos Jovens Amigos do Museu de Marinha (JAMMA) que atingiu a fase final de estruturação mas devido a uma súbita alteração, de ordem pessoal e profissional, do nosso mais directo colaborador, um jovem Escoteiro Marítimo, determinou a interrupção e, depois, a suspensão do projecto.

Em 2009, instados pelo nosso Presidente a tomarmos o leme da nossa Direcção, ao elaborarmos a Lista com que iríamos concorrer à Direcção do GAMMA, ocorreu-nos o nome de quem já nos tinha contactado para um interessante projecto e com quem mantivéramos algum contacto através de eventos em que me apercebi ser o ou um dos seus animadores.

Convidado para vice-presidente, o Sr. Comandante Bellém Ribeiro, que desconhecia ser oficial da Armada da Classe de Marinha e, então, como eu primeiro-tenente, falou-me da sua actividade de docente no Ensino Secundário, outra novidade!

Referiu ainda um recente decreto conjunto dos ministérios da Educação e da Cultura *A minha Escola adopta um Museu* que ia ao encontro de preocupações comuns, afinal as mesmas que, sem nunca a elas nos termos referido, havíamos, anos antes, deixado cair.

Pessoalmente agarrámos, pudera, a oportunidade com ambas as mãos!

Eleitos, desenvolvemos contactos com o Director do Museu de Marinha no sentido de o ter dentro dos nossos propósitos e obtermos o apoio desejado e, em absoluto, necessário.

O Comandante Rodrigues Pereira não só captou a mensagem como nos deu todo o apoio que o Serviço Educativo do Museu nos podia dar e onde encontrámos colaboradores inextinguíveis, as doutoras Graça Jorge e Olímpia Pinto, a sua sucessora.

Rapidamente o projecto envolveu toda a nossa Direcção a que agregámos Amigos que nos secundaram nas tarefas que com duas Escolas Secundárias, uma em Santarém (onde a mobilidade dos professores veio a dispersar os fundamentais meios humanos) e outra em Rio Maior passaram, todas as semanas, a ser regularmente visitadas para integrar os seus professores nos nossos objectivos e, através deles, os jovens alunos dos 10 aos 15 anos, também eles directamente contactados pela nossa equipa.

Os momentos altos foram, para ambas as escolas, nesse primeiro ano, a ida do Museu à Escola, numa sugestiva acção pedagógica que despoletou o seu entusiasmo.

Altíssimo foi a ida da Escola ao Museu.

Os jovens, seleccionados alguns temas previamente tratados na Escola, foram guiados numa visita ao Museu de Marinha e distribuídos por mesas, em locais previamente escolhidos, onde puderam, durante a manhã, aprofundar esses temas, completar fichas e recolher novos dados para os seu portefólios.

À tarde um *workshop* no primeiro andar do Museu envolveu de novo os alunos em torno de mesas onde um professor, ou um nosso parceiro, ou ainda um membro da nossa Direcção ou um simples Amigo compartilharam o seu conhecimento integrando-os nos temas, pondo-os a pensar antes de responder, a planear antes de agir, e a decidir e executar com determinação.

Nesta última visita, os pais, já contagiados pelo entusiasmo dos seus filhos, e outros professores foram também guiados numa visita mais demorada ao Museu antes de assistirem ao encerramento do *workshop*.

Era o clima com que as coisas já se passavam na Escola.

Os temas foram estes.

Um dos miúdos que, considerando os meios da nossa Esquadra, tinha de decidir que navios (tipo e número) deveriam ir para a Somália, quando, à semelhança do que todos faziam, teve de explicar aos colegas a missão e as decisões que tinha tomado, começou, sem hesitações, por esclarecer: “*Eu sou o Comandante Naval!*”

E viram, pela primeira vez, um capitão-de-mar-e-guerra, no seu uniforme quando o Director do Museu, ao encontro dos nossos anseios, se prontificou a ir a Rio Maior e fardado.

Ficámos-lhe gratos também por este seu gesto e pelas suas presenças que foram um estímulo para todos.

A acção em que o GAMMA foi o intermediário entre as Escolas e o Museu de Marinha chegou, durante o segundo ano lectivo de contínua actividade, ao conhecimento da senhora ministra da Educação e as suas impressões chegaram ao senhor ministro da Defesa.

Este, interessado no tema, convocou uma reunião em que, além dos seus directos assessores, compareceu o Director do Instituto da Defesa Nacional. Expostas as nossas acções e respondidas as questões levantadas decidiu o ministro da Defesa criar um

Grupo de Trabalho no Instituto de Defesa Nacional orientado para jovens e, no que nos dizia respeito, deslocar-se a Rio Maior para assistir à Sessão de Encerramento das nossas actividades.

Foi o pretexto para convidarmos S. Exa. o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, o senhor almirante Mello Gomes que, manifestou o seu interesse mas que por uma questão de agenda delegou no senhor vice-almirante Conde Baguinho, seu Vice-Chefe, que compareceu acompanhado do senhor almirante Director da Comissão Cultural da Marinha, o Senhor vice-almirante Vilas Boas Tavares.

Ausente em Timor, a senhora ministra da Educação esteve devidamente representada.

Naturalmente estiveram presentes personalidades como o Governador Civil, o Presidente da Câmara e um deputado do Círculo local à Assembleia da República e outras pessoas ligadas àquelas entidades.

Feita uma demorada exposição pelo capitão-de-fragata João Bellém Ribeiro passou-se às salas onde estavam expostos os trabalhos, tendo o senhor ministro da Defesa contactado os alunos e parecendo-nos que julgava ser o Museu de Marinha um museu militar-naval, confusão generalizada decorrente, admitimos, da nova designação da Armada, apresentámos-lhe um dos nossos Amigos e dos mais firmes colaboradores, um experimentado comandante de petroleiros, o senhor Comandante Carlos Ribeiro Ramos... agora secretário da Direcção do GAMMA.

Pouco depois, numa das nossas habituais reuniões a dois, no nosso malgrado “escritório”, o senhor Comandante Bellém Ribeiro surpreendeu-me com a sua descoberta, na *Internet*, de uns *Sea Cadets Corp* e foi-me dando notícia do que investigara. Segui-o com um insuspeitado interesse e certamente com um sorriso que, talvez, o tenha intrigado.

Na reunião seguinte fui eu que o surpreendi!

“*Mas aqui está muita pedra partida...*” dizia-me ele enquanto atento folheava o Regulamento dos JAMMA’s que havíamos demoradamente preparado noutro “escritório”, a Cafeteria do Museu, antes de ter de sair de Lisboa o tal nosso precioso colaborador, o Dr. Bruno da Costa Pinho, aqui presente!

Junta a “*fome com a vontade de comer*” ficou assente que numa sua já projectada viagem a Londres contactaria os SCC – UK, onde teve a oportunidade de expor o nosso projecto e as nossas circunstâncias diante do *Captain Sea Cadets Corp*, o Comandante Marc Windsor da *Royal Navy*, que de imediato nos franqueou as suas portas.

Seguiu-se, no seu regresso, a etapa de ajustar a nossa experiência aos requisitos da *International Sea Cadet Association*, um deles imperativo, o patrocínio institucional do Chefe do Estado-Maior da Armada, a quem pedimos uma audiência em que, já conhecida a nossa actividade, revelámos o nosso propósito e obtivemos do senhor almirante Mello Gomes o seu claro apoio e a sua inteira disponibilidade para ser o primeiro Comandante-Chefe do Corpo de Cadetes do Mar.

A par, a nossa canoa do Tejo *Boneca*, numa feliz parceria com a Câmara Municipal de Cascais, tem, desde há anos, com o galeão *Estou para ver*, vindo a proporcionar a formação de vela a jovens alunos do Secundário (da ordem dos 2.500/ano) sob a entu-

siástica orientação do Dr. Carlos Saraiva da Costa, vogal do GAMMA, o que foi uma outra forma de integrar jovens no projecto do CCM-Pt e, a partir da sua Tripulação, duas Escolas, uma em Cascais e outra em Carcavelos, que asseguram duas outras Unidades que com as duas Unidades/turmas de Rio Maior dão expressão humana ao nosso Corpo de Cadetes do Mar.

A necessidade de homogeneizar a instrução destes dois grupos, de abordagens e de idades médias diferentes, determinou o passo seguinte acertando-a com os objectivos comuns aos do movimento internacional, elaborando-se o Regulamento do CCM – Pt segundo aqueles Padrões e contendo um Programa de Curso.

Tivemos, nessa fase de arranque o apoio jurídico do Director da Autoridade Marítima, o senhor vice-almirante Silva Carreira que de imediato compreendeu a relevância e o impacto da iniciativa.

Não só nos disponibilizou os meios ao seu alcance como a sua experiência jurídica para que, a pouco e pouco, fossem surgindo os instrumentos legais em que se fundamenta a nossa acção.

A fim de enraizar nos jovens Cadetes, cuja instrução teve um imediato ajustamento no que respeita ao Cerimonial Marítimo e Militar, decidimos instituir o dia dos Cadetes do Mar e fazê-lo coincidir com o dia da “restauração” da Ordem da Torre e Espada do Valor, Lealdade e Mérito, por o seu lema se adequar perfeitamente aos nossos objectivos e por os alunos terem estudado as Invasões Francesas e a transmigração da Família Real para o Brasil, factos intimamente ligados ao ressurgimento daquela que é hoje a mais importante Ordem Portuguesa.

A fim de dar maior expressão ao que seria o primeiro Acto Público do CCM-Pt convidámos uma delegação do Reino Unido, quatro marinheiros e dois fuzileiros, que veio acompanhada por um oficial da Reserva da *Royal Navy*, que alojámos em casas dos nossos Amigos e nas dos nossos CM de Cascais e Carcavelos, como é requerido nestas trocas internacionais, e a quem procurámos proporcionar o melhor acolhimento.

As cerimónias tiveram lugar, de manhã a bordo da nossa sede de Honra, A Fragata *D. Fernando II e Glória*, onde os CM, cumprindo o cerimonial marítimo, foram formal mas afectivamente recebidos, um a um, pelo seu Comandante, capitão-de-mar-e-guerra Rocha e Abreu que, depois de saudar os CM de Pt e do RU, os professores e os pais, acompanhou numa visita guiada a delegação Britânica. Os restantes membros do GAMMA guiaram outros grupos.

Seguiu-se um almoço informal oferecido pelos pais dos CM de Rio Maior.

Daí seguimos todos para o Museu de Marinha onde, já tão “uniformizados” quanto possível, camisa branca e calça cinzenta, todos foram afavelmente recebidos pelo seu Director, contra-almirante Bossa Dionísio, que identicamente os saudou antes de o grupo Britânico ser conduzido, pelo Dr. Paulo Estrela, nosso Amigo e Vice-presidente da Academia de Falerística, numa visita guiada que os inteiraria do Museu e da Ordem da Torre e Espada de que iria falar na sessão solene.

Desejávamos que depois da revista e do içar da bandeira, para que treináramos os nossos Cadetes, ocorresse, após os hinos dos dois Países tocados pela Banda da Armada,

um desfile em que a atitude dos Britânicos, briosos nos seus imponentes uniformes, deixaria uma indelével marca do seu apurmo nos nossos jovens, o que não chegou a acontecer na cerimónia em que, na esplanada do Museu, sua Excelência o CEMA, almirante Saldanha Lopes, se fez representar pelo Alm. Director da Comissão Cultural da Marinha, o vice-almirante Vilas Boas Tavares.

No Pavilhão das Galeotas, onde as cerimónias prosseguiram, as boas vindas foram dadas pelo presidente da Direcção do GAMMA, que agradeceu a presença do representante do CEMA e da delegação Britânica e saudou os professores e pais e, realçou, que estávamos ali levados pelo empenho ao longo de dois anos demonstrado pelos que eram agora os CM – Pt.

Feita a exposição assinalando as relações Luso-Britânicas que estiveram na recuperação da referida Ordem, foram, a encerrar, evocados os seus Heróis pela charanga dos Fuzileiros que rasgou o respeitoso silêncio com os acordes dos seus clarins e o rufar do seu tambor.

A cerimónia, que decorreu com a maior dignidade, foi então encerrada e do Director da Escola e das Turmas e dos Professores envolvidos, bem como dos nossos convidados, tivemos os mais cativantes elogios a que os dos Pais não foram alheios.

Proporcionámos à delegação Britânica uma manhã à vela e um dia bem passado. Entretanto temos prontos / em vias de ratificar:

- 1 Os estatutos do Corpo de Cadetes do Mar;
- 2 O que formaliza o imprescindível apoio que a Armada nos dispensará, o Protocolo entre a Marinha e o Grupo de Amigos do Museu de Marinha para o apoio ao Corpo de Cadetes do Mar;
- 3 E já em vigor o Regulamento do Corpo de Cadetes do Mar.

Onde são tratados:

- 1 O CCM, a sua Gestão e a Tutela da Armada;
- 2 Unidades De CM – A Adopção de um Navio e a associação a uma Estação Salva-Vidas;
- 3 Formação dos CM, Inicial e Avançada/Certificada e o Planeamento;
- 4 Comando Formadores e Instituições;
- 5 CM, Inscrições, Frequência e Garantias;
- 6 Regulamento, Revisões e Omissões.

Documentos que estruturam a actividade educativa que, na nossa realidade, pretendemos levar a cabo e vimos já concretizando, há três trabalhosos anos.

Para assegurar a qualidade do nosso projecto e lhe conferir a necessária solidez procurámos ainda, no âmbito dos Estatutos do GAMMA e do próprio CCM-Pt, estabelecer, directa e indirectamente, parcerias com outras entidades que têm preocupações idênticas e uma reconhecida competência na área da formação e que são:

1 A Universidade Católica

2 A Universidade Lusófona

Ambas com participação na elaboração de propostas e de projectos do Modelo a serem leccionados em todo o País no que concerne a Educação Cívica e a Cultura de Defesa.

3 O Instituto Superior de Educação do Instituto Politécnico de Santarém

Que de momento orienta a Tese de Mestrado da Sr.^a Dr.^a Ana Cristina Martins sobre esta nossa Experiência numa das actuais Unidades do CCM-Pt da “Escola das Marinhas do Sal”, em Rio Maior.

4 A Escola Superior Náutica “Infante D. Henrique”

No que respeita à Segurança da Navegação.

Entretanto a equipa do Projecto sobre a Cultura de Defesa para Jovens surgida da reunião com o então Ministro da Defesa, na linha duma já tentada Comissão Conjunta, levou por diante um primeiro Curso de Defesa para Jovens do Instituto de Defesa Nacional cujos auditores se organizaram, em 2010, numa Associação.

5 A DECIDE

Com a qual assinámos uma parceria e com quem já tivemos uma sessão conjunta que nos permitiu alargar a rede de Formadores, nesta matéria, a muitos pontos de Portugal Continental.

Para os efeitos de futura formação de Cadetes do Mar assinámos outra parceria que nos dá acesso a uma vintena de ONG's, empenhadas na Formação Cívica e Cultural.

O mais recente passo foi a parceria assinada com:

6 A Associação de Fuzileiros

Que nos dará apoio para a específica formação militar-naval dos nossos cadetes, alguns já conquistados Fuzileiros.

Procuramos assim consolidar no terreno um projecto que, admitimos, está na sua infância mas que merece todo o apoio para estar à altura dos nossos dezanove parceiros reunidos dentro de dias em Nagóia, no Japão, para a sua reunião anual.

Desde o primeiro momento contámos com a colaboração activa das Associações de Professores de História, Associação de Recriação Histórica (trajando de acordo com as épocas que documentam!), a Academia Falerística de Portugal (que está a fazer um levantamento científico das Condecorações depositadas no Museu de Marinha), o Núcleo de Radioamadores da Armada, o Instituto de Socorros a Náufragos, o Instituto Hidrográfico, a Autoridade Marítima e, no seio das Escolas, com os seus Clubes do Mar e, tão

próximo de nós, o Museu Militar e a sua Liga de Amigos e, numa sólida entente cordial, a Associação dos Oficiais da Reserva Naval.

Todos terão um importante papel pedagógico com vista, após uma criteriosa avaliação, à Certificação nas quatro áreas curriculares, nomeadamente a de Guias do Museu de Marinha, a de Colaboradores das Estações de Salva-Vidas, a de Relações Públicas de um Navio da Marinha de Guerra e a de Voluntários para a Defesa e para as Causas do Mar.

Ao longo deste ano lectivo decorrerão catorze acções de formação, abrangendo as quatro áreas citadas, maioritariamente na Escola, mas também em Peniche, *Body Board* e a Estação Salva-Vidas, na Nazaré e em Cascais, com o embarque na nossa canoa, *Boneca* e, fruto duma antiga e frutuosa parceria com que se encerrarão as actividades, em Junho.

Formadores?

Sempre três elementos da Direcção do GAMMA, Bellém Ribeiro e Ribeiro Ramos e em Cascais Saraiva da Costa, numa sinopse da Marinha; as Marinhas de Guerra, de Comércio e de Recreio, este simpático grupo e ainda outros Amigos ou entusiásticos colaboradores externos que saudamos calorosamente, temendo sempre a injustiça de um olvido indesejável.

E a colaboração do Museu Militar não esquecida, embora não evocada nesta apresentação e, na raiz dela, a sua Liga de Amigos com quem homenagearemos conjuntamente os heróis de Damão e de Diu, merecem uma referência muito especial pelo simples facto de traduzirem um laço activo entre os dois Ramos das Forças Armadas que calorosamente saudamos!

Os CM preparam os seus Roteiros a partir dos seus *Portfolios* com a documentação que lhes é dada e que enriquecem ao longo das actividades escolares e onde quer que vão.

Destas acções, um elemento de cada Unidade, dá conta do que fizeram à outra Unidade, o que prefigura uma estimulante participação interactiva de mútua e frontal avaliação e, consequentemente, de saudável emulação... do Valor, da Lealdade e do Mérito.

O calendário prossegue nos moldes já testados mas agora a aproximação aos objectivos comuns da ISCA estão mais presentes, como o estarão à medida que prosseguirmos tendo, no entanto, em vista a nossa cultura, a nossa realidade e, no nosso regresso ao Mar, os interesses de Portugal, sem deixar de privilegiar as sempre estimulantes relações internacionais que procurámos, desejamos e de cuja experiência tanto temos para aprender.

Para o ano contamos com uma delegação dos Estados Unidos!

Para todos os que puseram em marcha o CCM-Pt, presentes e ausentes ou, eventualmente, esquecidos, peço um caloroso aplauso.

A DIVULGAÇÃO DO MAR NA JUVENTUDE A CONSCIÊNCIA MARÍTIMA DOS JOVENS PORTUGUESES

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo doutor
João Muñoz de Oliveira, em 18 de Outubro

Preâmbulo

Gostaria de começar por agradecer ao Senhor Almirante Nuno Vieira Matias a honra que me concedeu ao convidar-me para estar aqui hoje nesta distinta Academia e perante tão esclarecida assembleia, para falar sobre dois temas que muito aprecio e que foram decisivos na minha formação como ser humano – refiro-me à Educação e ao Mar.

Antes, permitam-me um testemunho mais pessoal, para reforçar o gosto da minha presença nesta magna sala, pois sei que dois dos meus tios, que me iniciaram nas artes das marinhas, estiveram aqui presentes em várias ocasiões, e se bem fui informado familiarmente terão aqui neste púlpito apresentado também algum dos seus trabalhos. Refiro-me ao Comandante Alfredo Muñoz de Oliveira, que foi oficial desta Armada, e ao Eng^o Fernando Muñoz de Oliveira que para além de presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz, foi também responsável pelo seu porto, e durante muitos anos Diretor Geral dos Portos Portugueses. Em suas memórias lhes dedico também esta reflexão.

Permitam-me também partilhar que ao refletir para escrever sobre o tema proposto, de imediato me veio a ideia que não devia fatigar esta ilustre assistência com uma abordagem sobre a importância do mar na sua configuração histórica e geográfica, o seu papel decisivo na vida político-económica, e a sua influência decisiva para os destinos desta nação, pois com certeza que vossas excelências estarão muito mais capacitados para abordar estas questões do que a minha pessoa.

Ficarei então pela reflexão sobre a importância que os assuntos do mar deveriam ter na educação e formação da consciência identitária dos jovens portugueses.

1. Introdução

Desde a mais remota antiguidade o homem sentiu atração pelo mar e a necessidade de o utilizar para as suas comunicações ou para extrair dele produto necessário à sua alimentação ou indústria.

Desde sempre o Mar foi para Portugal um dos seus fatores preponderantes de desenvolvimento. No entanto, e apesar disso, a consciência da real importância e transcendência para Portugal do facto de ser um país marítimo, abraçado pelo oceano atlântico e pelo mar mediterrâneo, não está assumida pela maioria dos portugueses.

Na ausência total de concertação estratégica nacional, não temos uma ideia do que é verdadeiramente o País, do que nós somos, em que é que podemos ser diferentes e em que nos podemos destacar.

Quando a maioria dos nossos cidadãos compreenderem a importância do Mar para a sua subsistência, teremos um país com “consciência marítima”, que sente o Mar como coisa própria e que em conjunto poderão utilizar na procura do bem comum.

Esta situação, podemos senti-la também de uma maneira significativa no ensino que se recebe nas nossas escolas, onde se apresenta Portugal apenas pelo seu plano territorial, esquecendo a sua dimensão marítima que hoje representa uma área 18 vezes superior ao seu território.

Assim, com este ensaio desejamos sensibilizar esta magna assistência para a luta que é necessário travar para contrariar o facto de que nas nossas escolas a importância do mar para Portugal é estrategicamente omitida, permitindo que os nossos alunos, ao terminarem o ensino básico e secundário, não tenham conseguido identificar-se com um dos seus maiores recursos naturais e entendido o peso que representa na nossa economia.

Essa omissão é fruto da nossa história recente, onde o Estado Novo tinha o Mar como uma das suas bandeiras de política económica e social, fazendo com que os portugueses, após a revolução de Abril de 1974, voltassem as costas a uma das suas maiores riquezas.

Os nossos jovens não devem ficar com a ideia de que o Mar é apenas o espaço lúdico das praias e de eventos desportivos, como a Taça América ou os campeonatos do mundo de surf. O Mar é algo que faz parte da nossa identidade como nação – e é essa a ideia que deve ser reforçada na sua formação.

Para que tal aconteça, é necessário consolidar o destino marítimo do nosso país mediante um sistema de “Educação para o Mar”, tendo como objetivo incorporar o Mar como espaço de crescimento e desenvolvimento do Estado, e desta maneira alcançar um fim superior: o bem comum da nação portuguesa. Mas isso implica, necessariamente, estabelecer algumas ações de médio prazo, como rever os planos e programas de educação formal, assinalando os objetivos que se deseja alcançar, a metodologia, a oportunidade e os níveis nos quais se deve intervir.

2. Consciência Marítima

Nos meios especializados existem várias definições de consciência marítima, todas elas interessantes e reveladoras de profundo conhecimento dos seus termos e realidades. No entanto, e sensível às minhas limitações quer científicas quer académicas em relação a esta temática, mas inspirado naquelas anteriormente referidas, arrisco apresentar mais uma definição: *“A consciência marítima é o conjunto de conhecimentos, imagens, experiências, atitudes e valorizações acerca do Mar, dos seus recursos e potencialidades que permitem um desenvolvimento crescente e sustentado, e assim saber e compreender o que são os oceanos a sua realidade geográfica, histórica, económica e cultural, sem os quais é muito difícil entender o seu verdadeiro significado.”*

Os conhecimentos que os jovens portugueses detêm sobre o mar podem ter sido conseguidos através da educação ou de leituras, mas também pela experiência direta de terem estado junto ao mar, terem vivido junto de algum porto, terem pescado nas suas margem, realizado cruzeiros ou passeios de barco, praticado algum desporto náutico, etc. Isto é, para além do conhecimento escolar ou erudito, a consciência marítima também se pode adquirir através da vivência e experiências pessoais. Por outro lado, a consciência marítima também implica componentes avaliativas que têm particular significado, pois não basta que se saiba muito ou que se tenha vasta experiência de viver com o mar, o decisivo são as medidas nas quais o valorizamos positivamente, nos sentimos atraídos por ele, conhecemos as suas potencialidades, nos preocupamos pela sua proteção e defesa, e, no caso português, sabermos aproveitar as suas enormes potencialidades.

A definição sugerida apresenta uma série de conceitos a partir dos quais se podem estabelecer metodologias sobre este tema. A partir daí, é possível ordenar matérias dentro de um programa educativo, que reforcem os conteúdos mínimos obrigatórios a serem lecionados. Porém, no sentido de uma maior utilização da autonomia das escolas, seria muito mais interessante que cada uma delas assumisse um programa próprio, onde se utilizasse a flexibilidade da matriz curricular de modo a ajustá-lo à realidade da sua comunidade educativa e da região onde está inserida.

Essas matérias, que dariam corpo a um programa transversal de âmbito curricular, deveriam considerar o estudo dos Oceanos na sua realidade geográfica e histórica nos feitos e acontecimentos do passado; nos aspetos económicos no que diz respeito às suas possibilidades produtivas, ao conjunto de atividades económicas que se podem desenvolver e por último à sua realidade cultural, pois a consciência marítima não pode estar ausente do facto cultural que se encontra na perceção do mar, incluindo aqui todo o tipo de arte, desde a pintura à literatura, passando pela terminologia marítima, sem deixar de lado o desporto e o lazer.

A proposta apresentada tem por sustentação diversas experiências pessoais e coletivas junto ao mar. Aqui encontramos um dilema que temos urgentemente de ultrapassar, que é o facto de a nossa população viver na sua maioria junto da orla costeira, mas de costas voltada para a imensidão de água que tem ao seu dispor e aquela que se encontra no interior e que torna difíceis as experiências pessoais ou coletivas no mar.

Por isso, a sugestão de metodologia para a construção e realização de uma proposta educativa para o mar é a seguinte: informar para que se conheça, experimentar para que se interiorize e aprender para que se valorize positivamente.

3. Experiências Educativas

Ao longo dos últimos anos tem-se tentado levar a cabo algumas experiências de âmbito educativo nas nossas escolas relacionadas com a temática do mar, sendo de realçar aquela que foi feita durante a preparação da Expo 98, e ultimamente com o lançamento do “*Kit do Mar*”.

Relativamente à Expo esta foi, a nível nacional, a primeira vez que se conseguiu de alguma maneira falar do Mar sem ter necessidade de falar do passado. Tinha como lema *Os Oceanos e o futuro*. E foi pela primeira vez que o imaginário dos Oceanos não foi a Torre de Belém, mas sim o Oceanário (in Tiago Pitta e Cunha) e, por coincidência ou não, esta feira universal decorreu no lado oposto à referida Torre e ao Mosteiro dos Jerónimos, símbolos do nosso empreendedorismo naval, abraçando assim a capital de Portugal pelo lado da história e do desenvolvimento e investigação científica e cultural.

Infelizmente, a nível de formação dos nossos jovens para as questões do mar, a Expo foi uma oportunidade perdida. Podia ter sido um ponto de viragem, reencontro e reconciliação dos portugueses com o mar que os rodeia, mas assim não aconteceu. Houve dezenas de jovens portugueses das escolas primárias até ao secundário que frequentaram a Expo visitando os seus diversos pavilhões e que poderiam ter ganho uma maior perceção da importância estratégica dos Oceanos, mas infelizmente o tempo veio a mostrar que esse objetivo não foi alcançado.

A experiência educativa mais recente que pessoalmente conheci designa-se “*Kit do Mar*” e foi o resultado do trabalho da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), da antiga Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) e da Agência Cascais Atlântico.

O *Kit* é composto por um *dossier* com um manancial de informação específica do tema “Mar” e por várias sugestões de atividades a desenvolver no âmbito da disciplina de Área de Projeto, entretanto desaparecida, podendo também constituir uma ferramenta de apoio às disciplinas curriculares e atividades de tempos livres ou a outras actividades educativas.

Com este “*Kit do Mar*” pretende-se contribuir com informação para o trabalho de pesquisa, preparação e desenvolvimento do tema junto dos professores. Ao professor cabe gerir a informação, as orientações e sugestões para consolidar o tema “Mar”; aos responsáveis do projeto compete promover a implementação do “*Kit do Mar*”, acompanhar o projeto e apoiar os professores. (*site EMAM*)

Este projeto envolve atualmente cerca de 25.000 alunos por todo o país, sendo o concurso anual de trabalhos realizados com o motivo do mar um dos seus atos mais referenciados.

4. Proposta de um Programa de Educação para o Mar

Este não é o momento oportuno para apresentar um modelo abrangente e detalhado de um programa que pudesse desenvolver o tema da Educação para o Mar, mas ousamos apresentar algumas propostas de objetivos e metas de aprendizagens de cariz educativo, assente na definição apresentada de Consciência Marítima, que possa contribuir para a matriz de um programa. A proposta apresentada inclui um vasto leque de atividades, desde as mais simples às mais complexas, que implicam outras entidades externas.

Assim, na educação básica e secundária os temas relacionados com o mar a ser abordados seriam:

- Conhecimentos geográficos, geológicos e botânicos;
- A nossa história marítima e os seus protagonistas;
- O mar como fonte de recursos;
- O mar como meio de transporte e comunicações;
- As expressões de marinharia na cultura portuguesa;
- O desenvolvimento de experiências marítimas na população;
- Alimentação saudável e o peixe nacional;
- A proteção e a preservação ambiental.

Associadas a estas temáticas, que não estão descritas ao detalhe, devem ser consideradas hipóteses de experiências náuticas e de observação científica, visita a museus e empresas do setor e conhecimento da força militar da Armada Portuguesa. É de valorizar tudo aquilo que for feito de modo a dar a conhecer aos nossos jovens as possíveis saídas profissionais relacionadas com o mar. E aqui saudamos a iniciativa da revista Fórum Estudante que lançou um suplemento todo ele dedicado às profissões relacionadas com o mar, e à apresentação das instituições de ensino universitário, politécnico e técnico-profissional, a sua oferta de cursos e localização.

Merece igualmente destaque a iniciativa *Semana Tanto Mar*, também proposta pela Fórum estudante e apadrinhada pela Câmara Municipal de Peniche, que pelo segundo ano consecutivo ofereceu a 50 alunos do ensino secundário a oportunidade de conhecerem e experimentarem o mar nas vertentes científica, profissional, desportiva e cultural ao longo da primeira semana de setembro.

4.1. Plano Piloto

Para não ficar apenas na crítica daquilo que não é feito, ou em propostas de cariz conceptual assentes em políticas educativas, tomo a ousadia de dar a conhecer dois projetos, um já existente e outro ainda em fase de conceção, que podem ajudar a reforçar a consciência marítima juntos dos jovens portugueses.

4.2. Um desafio: a criação de “Cidades Mar Pedagógico”

Esta proposta foi totalmente idealizada pelo autor, com o objetivo de reforçar a consciência marítima junto dos nossos jovens através de uma ação conjunta da escola e das Câmaras Municipais.

Trata-se de uma iniciativa inspirada nas conhecidas “Quintas Pedagógicas” que existem em várias partes do país, onde se permite às crianças e jovens um contacto mais direto com animais, a observação de práticas agrícolas e o acesso ao contacto com alimentos que estão plantados ou semeados. Estas quintas aproveitam os recursos da localidade onde estão situadas, mostrando muitas vezes tradições da região e contando com diversas instituições locais para a sua mostra.

Se tivermos em conta que existem localidades onde há uma quantidade de instituições, empresas e outras entidades que estão relacionadas com o Mar, será fácil imaginar como podemos aproveitar esses equipamentos e conhecimento de modo a dá-los a conhecer junto das crianças e jovens portugueses.

Imagine-se que existe uma cidade, neste caso designada XYZ, que tem na sua área de influência um grupo de empresas que podem ser estaleiros, indústria de conserva de peixe, lota de peixe, porto de pescadores, assim como equipamento de referência marítima como um farol ou muralha da cidade, e ainda praias onde se praticam desportos como o *surf*, o *bodyboard*, o *windsurf*, etc. A nossa proposta vai no sentido de se conseguir, com a colaboração das Câmaras Municipais, sensibilizar essas entidades para construírem um programa turístico-pedagógico de visita, adaptada às várias idades, de modo a darem a conhecer melhor os seus produtos e a sua relação com o mar.

O desafio seria a criação da “XYZ Mar Pedagógico!”, uma proposta de conhecimento de uma região do país e a visita de instituições relacionadas com o mar. Para isso seria criado um guião de visita com a informação relativa à região e aos locais a serem visitados. Pensamos que este programa ajudaria a desenvolver a consciência marítima das nossas crianças e jovens.

4.3. Uma proposta de escola virada para o mar – Colégio Pedro Arrupe

O colégio Pedro Arrupe situa-se em Lisboa oriental/Parque das Nações. Foi construído na confluência dos rios Trancão e Tejo, e pensado com uma fortíssima ligação ao Mar, com uma construção arquitetónica simbolizando elementos marítimos e de evocação ao Mar e aos Continentes.

Trata-se de um projeto que radica na Pedagogia Inaciana, com uma intensa ligação aos Jesuítas e aos colégios da Companhia de Jesus.

Abriu em 2010-2011 com 700 alunos, do Pré-escolar ao Secundário, e cresceu este ano lectivo para 1.050, com cerca de 90 professores e educadores.

Construiu um “Currículo do Mar”, com o apoio do EMAM (Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar) e de diversas entidades ligadas à Marinha.

Todos os seus alunos desenvolvem atividades náuticas integradas na disciplina de Educação Física, a partir do 5º ano na Doca dos Olivais, e a Atividade de Complemento Curricular de vela e canoagem para pais e filhos, aos sábados, está em franco crescimento.

No que toca ao Mar, tem como principais objetivos para os seus alunos:

- Aprenderem a olhar o Mar de uma maneira diferente e criando um novo sentido de pertença a esta riqueza natural;
- Aprofundarem competências e conteúdos segundo um verdadeiro currículo do Mar;
- Compromete-los com um projecto de vida em que o mar terá de ser integrado e integrador;
- Contribuir para a descoberta da forte relação humana/espiritual que o mar pode trazer às suas vidas.

Para que este projeto seja bem conseguido, existe um programa de formação interna para professores em desportos náuticos de modo a promovermos o gosto pelo mar, pela descoberta de uma cultura marítima, pelo conhecimento dos oceanos.

Os professores têm a possibilidade de utilizarem o “*Kit do Mar*” ou de criarem os seus próprios materiais didáticos de modo a valorizar os conhecimentos e as competências do mar nos programas de todas as disciplinas e matérias abordadas – na História, na Geografia, na Cartografia e na Literatura; nas ciências experimentais, na Física, na Matemática, na Biologia; na Arte, na Expressão física e motora, na Formação Humana, na Religião, na abertura ao transcendente.

Por último, é de referir que o Colégio é membro do Fórum Empresarial para os Assuntos do Mar, participando no subsetor de Educação e Comunicação, liderando neste momento dois projetos que conjuntamente com algumas Câmaras Municipais pretende levar a temática do mar para dentro das escolas.

5. Conclusões

As diversas análises apresentadas nos últimos anos por especialistas nestas matérias revelam que existe um vazio de conhecimentos e experiências sobre o mar e um défice de atividades e falta de valorização positiva junto das crianças e jovens portugueses.

Por isso ousamos sugerir algumas ações que permitam desenvolver essa consciência, melhorando os programas de estudos do nosso sistema educativo, sensibilizando a população para a importância de proteger o meio ambiente marítimo e os seus recursos, mostrando possíveis saídas profissionais vinculadas ao mar.

Muito mais poderia ter sido explicitado como propostas de ação, mas o importante é que fique assinalado que só há uma maneira de fomentar a consciência marítima dos nossos jovens, que é através desse espaço privilegiado de socialização que são as escolas, juntamente com os professores, como motores da transmissão do conhecimento. Só assim poderemos contrariar essa atitude generalizada dos portugueses de estarem ainda voltados de costas para o Mar.

Permitam-me que termine citando uma frase do Padre Pedro Arrupe, antigo Geral da Companhia de Jesus, que afirmava num dos seus encontros com antigos alunos do colégios jesuítas e motivando-os para serem inovadores e socialmente responsáveis de que: “*A vida anda sem nós, de nós depende que ande conosco!*”

Espero com sinceridade que muito rapidamente o mar passe a fazer parte integrante da vida de todas as crianças e jovens portugueses.

Muito Obrigado!

Bibliografia

Cunha, Tiago P., *Portugal e o Mar – À Redescoberta da Geografia*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos e Relógio D'Água Editores, 2011.

O Oceano um Desígnio Nacional para o século XXI, Comissão Estratégica para os Oceanos, 2004.

DGIC – Ministério da Educação. Recuperado em 2011, 26 de Junho, de www.dgicd.min-edu.pt/ensinosecundario/.../doctemamaraprojecto31out.pdf

EMAM – Ministério da Defesa. Recuperado em 2011, 27 de Junho, de http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=367&Itemid=139.

Matias, Nuno V., Marques, Viriato S., Falcato, João e Leitão, Aristides G., *Políticas Públicas do Mar – Um novo conceito estratégico nacional*, Lisboa, Esfera do Caos Editores, 2010.

Correia, Armando J. Dias, *O Mar no Século XXI – Contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*, Lisboa, FEDRAVE, 2010.

ACTIVIDADES PORTUÁRIAS E REVITALIZAÇÃO DOS PORTOS PORTUGUESES

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo engenheiro
Jorge Pinho d'Almeida, em 22 de Novembro

Quero começar por agradecer o amável convite que me foi dirigido pelo senhor presidente da Academia de Marinha, almirante Vieira Matias, e aqui prestar-lhe justa homenagem pelo muito que tem feito, neste fórum e noutros, para revitalizar a vocação marítima do nosso País. É para mim uma enorme honra poder dirigir as minhas palavras a esta prestigiosa Academia.

1. Tendências do Sector Marítimo-Portuário

Quando se fala em transportes marítimos é essencial diferenciar dois tipos de mercado com regras e modelos de negócio completamente distintos: os mercados de afretamento e de linhas regulares. No quadro seguinte apontam-se as principais diferenças entre eles.



| | Mercado de Afretamento | Mercado de Linhas |
|-----------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Milhões tons, 2010 | 7.260 (85%) | 1.320 (15%) |
| US\$ x10 ¹² , CIF 2009 | 4.3 (35%) | 7.9 (65%) |
| Serviço | Irregular | Regular |
| Principais cargas | Matérias primas | Produtos Manufacturados |
| Navios | Graneleiros | FCCs, MPPs |
| Portos | Dois ou três | Vários |
| Concorrência | Muito forte | Limitada |
| Taxas de Frete | Instáveis | Estáveis |
| Intermediação | Corretores | Agentes e Transitários |
| Poder Negocial | Carregador | Operador |
| Contracto | Carta Partida | Booking Note |
| Cadeia Logística | Simple | Complexa |
| Eficiência Portuária | Importante | Muito importante |

A estratégia portuária nestes dois mercados é necessariamente distinta. A cadeia logística no mercado de afretamento é relativamente simples, havendo uma clara vanta-

gem em posicionar os portos tão perto quanto possível da origem ou destino das cargas, resultando na cativação das mesmas. Ao invés, o mercado de linhas caracteriza-se por cadeias logísticas mais complexas, em que o posicionamento portuário é determinado por outros factores como veremos adiante.

Uma das características comuns aos dois mercados é a procura constante de vantagens económicas através de economias de escala. Nos últimos anos esta tendência tem sido particularmente forte nos navios porta-contentores.

2. O Desafio do Mercado de GNL



Não vou tecer muitas considerações sobre a estratégia portuária no mercado de afretamento porque, como referi, há pouca margem para concorrência entre portos. A cativação natural das cargas pode levar a um relaxamento dos factores de produção, a menos que existam incentivos económicos ligados à produtividade, tipicamente através de taxas de despacho. Aqui o terminal de carvão de Sines merece uma referência especial por ser internacionalmente reconhecido como um dos terminais mais produtivos da Europa.

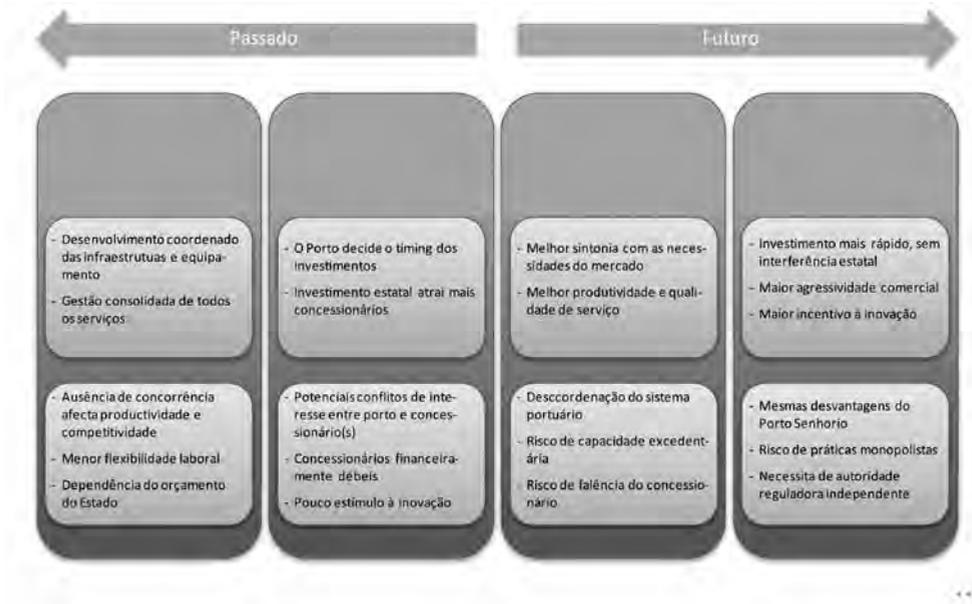
Merece também uma referência especial o mercado de gás natural liquefeito (GNL), em que Portugal importa mais de 2 milhões de toneladas por ano através de Sines. Aqui Portugal destaca-se pela negativa, pois é o único país ocidental que compra GNL exclusivamente na base CIF (em que o transporte é controlado pelo vendedor), desperdiçando uma oportunidade valiosa para desenvolver a nossa marinha mercante com navios extremamente sofisticados, que tipicamente são financiados e construídos com base em contratos de afretamento a longo prazo.

3. Modelos de Gestão Portuária

Presumivelmente, o desenvolvimento portuário organizado terá nascido com a Liga Hanseática no século XIII, que estabeleceu e manteve um monopólio comercial sobre quase todo o Norte da Europa e Báltico. Os portos eram directamente controlados pelas cidades mercantis e utilizados como instrumento do comércio. Este Modelo Hanseático continua a existir hoje nos principais portos do Norte da Europa e é responsável pelo indiscutível sucesso dos portos de Roterdão, Hamburgo, Antuérpia, etc.

Em Portugal, como na maioria dos países latinos, o desenvolvimento portuário foi centralizado no Estado, com as vantagens e desvantagens que se conhecem. A partir dos anos '90, seguindo o exemplo da bem sucedida administração Thatcher no Reino Unido,

iniciou-se uma forte tendência para a privatização dos portos, primeiro com os serviços de estiva e estendendo-se depois a todos os outros serviços e, no caso do Reino Unido, até à propriedade portuária.



A questão da gestão portuária tem sido objecto de acesos debates em Portugal durante os últimos anos, havendo quem defenda a criação de uma *holding* portuária para “racionalizar” essa gestão. Como diriam os ingleses, está-se a ladrar à árvore errada. Quem estudar as boas e más experiências dos portos portugueses rapidamente concluirá que a chave da revitalização dos portos deve passar, necessariamente, por: 1) Profissionalização das administrações, o que implica a existência de quadros especializados e a despartidarização das nomeações, e 2) *Accountability* palavra inglesa que, sintomaticamente, não tem tradução exacta em Português mas que implica a responsabilização efectiva pelos actos e omissões. A questão do modelo de gestão é claramente secundária, como aliás se pode facilmente depreender quando se contrasta os modelos de gestão diametralmente opostos de dois dos mais prósperos e eficientes portos do mundo: Singapura e Hong Kong.

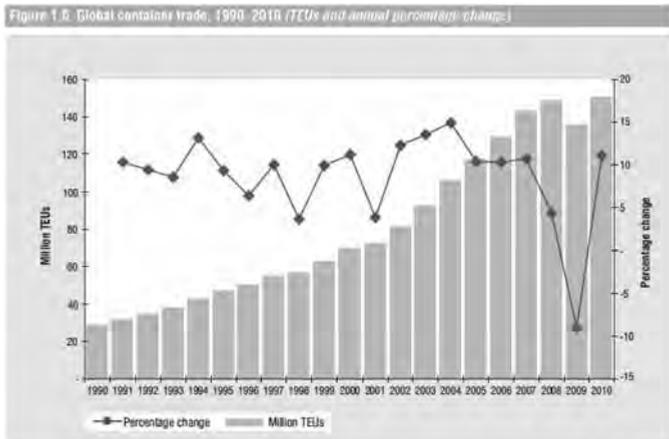
4. A Caixa que Mudou o Mundo

A revolução da contentorização foi iniciada em 1956 pelo Sr. Malcom McLean, quando inaugurou o serviço entre Newark, Nova Jersey e Houston, Texas do navio *Ideal X* com capacidade para 58 contentores. Contudo, foi a guerra do Vietname durante os anos 60 que contribuiu decisivamente para provar o conceito.



Vinte e cinco anos mais tarde o Sr. McLean, que entretanto tinha fundado, desenvolvido e vendido, com enorme lucro, a maior companhia de navegação de contentores do mundo, a *SeaLand*, iniciou uma segunda revolução com o lançamento de um serviço à volta do mundo pela *United States Lines*, onde tive o privilégio de trabalhar directamente com ele.

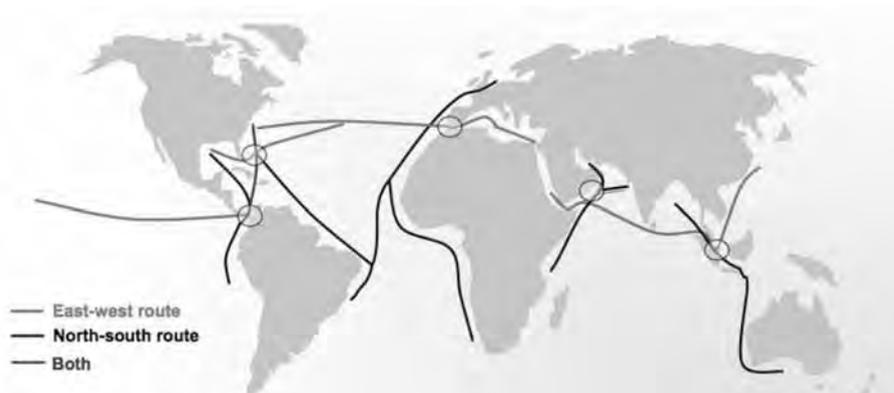
Hoje, cerca de oitenta por cento dos produtos manufacturados são transportados em contentores. Entre 1990 e 2010 o tráfego global de contentores cresceu a uma média anual de 9% para 155 milhões de TEU's (contentores equivalentes de 20 pés), gerando um fluxo portuário anual (incluindo o transbordo de contentores) de cerca de 500 milhões de TEU's.



Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2006/07 and 2008/09*, and Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, September 2010.

Hoje, o mercado de contentores segue o modelo de negócios iniciado em 1982 pelo Sr. McLean: utilização de navios-mãe de grande capacidade que escalam um número reduzido de portos (*hubs*) onde servem o *hinterland* local através de redes intermodais e portos de segunda linha através de navios mais pequenos.

Quando se olha para o mapa mundial é fácil entender onde estão localizados os principais *hubs*. O porto de Singapura no SE asiático é de longe o maior de todos, com uma movimentação anual de cerca de 30 milhões de TEU's. Obviamente, Portugal tem uma localização privilegiada no cruzamento das rotas mediterrânicas e atlânticas.



Comparando os fluxos portuários com o tráfego de contentores depreende-se que cerca de 40% da actividade portuária a nível global resulta do transbordo de contentores entre navios, em que se distinguem dois tipos de operações:

- *Relay transshipment* entre dois navios-mãe;
- *Hub-and-spoke transshipment* entre navio-mãe e *feeder*.

É importante notar que a selecção de um porto para o transbordo raramente se justifica sem a contribuição de receitas de cargas locais.

5. Impacto da Contentorização na Actividade Portuária

É geralmente reconhecido que o fenómeno da Globalização, responsável pelo crescimento acelerado do comércio internacional e, por isso, da actividade portuária, não seria possível sem a contentorização. De facto, é o baixo custo do transporte, conjuntamente com a eficiência das comunicações, que viabiliza a separação geográfica dos centros de produção, assemblagem e distribuição.

Por outro lado, a contentorização introduziu o conceito de intermodalidade, que veio revolucionar a logística dos transportes. Os portos marítimos passaram a funcionar como plataformas multi-modais nas cadeias logísticas porta-a-porta, em que a localização do porto não é determinada pela proximidade à origem ou destino da carga mas sim pelas condições de acesso marítimo e terrestre e pela eficiência logística. Por esta razão, os portos tradicionalmente localizados junto às grandes cidades estão a transformar-se gradualmente em portos de segunda linha, abastecidos a partir de grandes *hubs*.

6. Modelo de Desenvolvimento de Sines

O mega terminal de contentores de Sines (Terminal XXI) constitui um excelente caso de estudo de desenvolvimento portuário. O contrato de concessão foi celebrado

em Setembro de 1999 entre a Administração do Porto de Sines e a PSA Sines por um período de trinta anos. A PSA Sines pertence à PSA Int'l de Singapura, hoje o maior operador mundial de contentores, com terminais em 16 países.



A concessão do Terminal XXI segue o modelo BOT (*Build, Operate and Transfer*) em que os custos e riscos do investimento no terminal são integralmente assumidos pelo concessionário. É o único terminal em Portugal (e um dos raros na Europa) em regime BOT, situação que é por vezes ingenuamente ignorada na comparação das receitas portuárias com outros terminais.

O modelo de desenvolvimento do Terminal XXI assenta em três vectores:

1. Servir o mercado português com escalas directas, colocando os carregadores nacionais em pé de igualdade com os seus concorrentes estrangeiros, principalmente carregadores espanhóis;
2. Viabilizar as escalas directas de navios-mãe oferecendo serviços de transbordo de contentores para portos vizinhos (*hub-and-spoke transshipment*) ou distantes (*relay transshipment*);
3. Atrair projectos geradores de carga para a Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS), tirando partido da competitividade portuária e contribuindo para viabilizar uma maior oferta de serviços marítimos.

Para se entender a importância de Sines no sistema portuário nacional é necessário entender que num mercado pequeno como o português, não é possível atrair escalas dos maiores navios-mãe, com capacidade superior a 10.000 TEUs, sem uma forte componente de transbordo, tipicamente superior a 50%. Sines é o único porto nacional com condições para competir neste mercado por duas razões: 1) acessibilidade marítima sem restrições de calado e 2) área de parqueamento de contentores adequada para operações de transbordo.

É importante notar que a distância de Sines aos principais centros de carga não coloca o Terminal XXI em desvantagem em relação aos seus concorrentes directos, localizados no Mediterrâneo e no Norte da Europa. Pelo contrário, a cadeia logística de Sines, utilizando a rede rodoferroviária ibérica, constitui uma vantagem competitiva importante, eliminando a necessidade de transbordo das cargas destinadas ao *hinterland* ibérico. Na realidade, Sines tem vindo progressivamente a posicionar-se como porta de entrada Atlântica para a Península Ibérica. Esta posição será enfaticamente reforçada com a anunciada construção de uma ligação ferroviária Sines – Badajoz – Madrid – França (via Irun e Port Bou) em bitola europeia e com a conclusão das obras de alargamento do Canal do Panamá, que reforçarão a posição estratégica do porto nas rotas do Oriente alternativas às do Canal do Suez, bem como nos *Round-the-World Services* que naturalmente ganharão uma maior relevância como consequência deste alargamento.

Para além das excelentes condições naturais como um dos poucos portos de águas profundas na Europa com fundos iguais ou superiores a 16 m ao Zero Hidrográfico (ZH), Sines é um porto moderno, tendo sido o principal impulsionador da JUP – Janela Única Portuária, uma plataforma virtual onde interagem todos os intervenientes no despacho de navios e cargas que representa um ganho significativo no que diz respeito ao tempo gasto na tramitação do despacho de navios e mercadorias, contribuindo desta forma para um aumento significativo dos índices de eficácia e eficiência do porto.

Ligado a uma das principais Zonas Industriais e Logísticas da Europa, localizada numa área contígua ao porto e com uma capacidade de expansão até 4.200 ha, Sines está dotado de boas ligações à Rede Transeuropeia de Transportes, constituindo já a maior plataforma ferroviária de mercadorias da Península Ibérica, com 26 comboios por dia.

Com efeito, trata-se de uma vasta área contígua ao porto, que se constitui como uma vantagem competitiva para o próprio porto e para as empresas instaladas em Sines. As excelentes condições infra-estruturais e económicas de fixação de empresas, e as sinergias com outras unidades já instaladas são factores da maior importância para a futura localização de empresas e plataformas industriais e logísticas. Para além da ferrovia já referida, está servida por uma rede rodoviária com acesso à rede nacional e europeia de auto-estradas. Este espaço tem actualmente uma área em exploração de 2.200 hectares.



A capacidade do Terminal XXI tem vindo a crescer rapidamente para dar resposta às necessidades do mercado. A capacidade inicial de 250.000 TEU's anuais foi duplicada em 2010 e está agora a ser aumentada para 1 milhão de TEU's com a conclusão da Fase 1B.

Presentemente, já decorrem as obras para o prolongamento do molhe de protecção do Terminal XXI para o posterior lançamento da última fase de expansão deste terminal para 1.5 milhões de TEU.

Pese embora o enorme potencial de crescimento, é de salientar que no tráfego de contentores o Porto de Sines tem já consolidada uma vasta rede de serviços regulares de longa distância que ligam aos principais mercados internacionais, através de outros importantes portos *hubs*, e oferece diversas ligações *feeder* a portos portugueses e ibéricos, conforme diagrama junto.



Contrariamente ao que se verifica nos mais importantes portos europeus, Sines não tem problemas de saturação, dispondo de uma extensa área para a instalação de novos terminais de contentores, permitindo facilmente atingir uma capacidade de 6 milhões de TEU's.

7. Plano Estratégico dos Transportes 2011 – 2015

A 13 de Outubro de 2011 o Governo aprovou o *Plano Estratégico dos Transportes para o Horizonte 2011 – 2015*. Este importante documento estabelece que: “No sector marítimo-portuário, que se tem vindo a desenvolver progressivamente, materializando a crescente importância do mar para a evolução da economia nacional, assistiu-se, nos últimos anos, a uma modernização das infra-estruturas portuárias e ao aumento do investimento nos

portos portugueses. Para assegurar o desenvolvimento e o aumento de eficiência deste sector torna-se, porém, indispensável melhorar o modelo de governação do sistema portuário, bem como a regulação do trabalho portuário, com vista a uma maior competitividade das empresas e das exportações nacionais.”

Para além das melhorias do modelo de governação e da regulação do trabalho portuário, o PET elenca os seguintes projectos de investimento:

- Terminal de Contentores de Leixões;
- Plataforma Logística de Leixões;
- Terminal de Contentores da Trafaria;
- Terminal de Passageiros de Lisboa;
- Terminal Vasco da Gama em Sines;
- Ligação ferroviária Sines – Badajoz em bitola europeia;
- Ligação ferroviária Aveiro – Salamanca em bitola europeia.

Entre estes investimentos, há que salientar a importância estruturante das duas ligações ferroviárias. Em particular a ligação Sines – Badajoz – Madrid – Irun é um factor crítico para atrair serviços nas futuras rotas circunavegantes, após o alargamento do Canal do Panamá em 2014.

8. Livro Branco dos Transportes

O *Livro Branco dos Transportes* da UE, “Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos”, de 28 de Março de 2011, estabelece metas ambiciosas para a transferência de carga do modo rodoviário para modos menos poluentes, designadamente procurar transferir para os modos marítimo/fluvial e ferroviário as seguintes quotas do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km:

- 30% até 2030;
- 50% até 2050.

O cumprimento destas metas exigirá infra-estruturas adequadas e o desenvolvimento de corredores eficientes e ecológicos.

9. Considerações Finais

Muito já se fez na modernização dos portos portugueses nos últimos cinco anos. A JUP é hoje apontada como um caso de excelência a nível europeu, comparável à Via Verde das auto-estradas, em que Portugal também foi pioneiro. O alargamento da JUP ao transporte intermodal (JUL) é um desafio que está a ser travado e que promete aportar grandes eficiências.

Naturalmente também se cometeram alguns erros, geralmente por optimismo exagerado nas projecções da procura. Por outro lado, sem esse optimismo o Terminal XXI de Sines provavelmente não teria sido construído.

Porém, há erros que não deveriam ser tolerados: os que resultam da ignorância e/ou incompetência dos decisores. Infelizmente, os exemplos não rareiam. É minha convicção que a revitalização da vocação marítima de Portugal passa, em primeiro lugar, por atrair para o sector marítimo-portuário os nossos jovens mais promissores e, progressivamente, elevar o nível geral de competência do sector. Apraz-me registar que um primeiro passo nesse sentido será dado este ano pela Universidade Nova, que incluiu no seu programa de Mestrado para 2011-2012 um *Major in Maritime Business*, com cadeiras opcionais de transportes marítimos e portos, pescas, energia do mar e turismo náutico.

SIR JULIAN STAFFORD CORBETT, O *CLAUSEWITZ* DA *ESTRATÉGIA MARÍTIMA* – REFLEXÕES NO CENTENÁRIO DA PUBLICAÇÃO DE «*SOME PRINCIPLES OF MARITIME STRATEGY*»

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo capitão-de-fragata
Nuno Sardinha Monteiro, em 6 de Dezembro

“*War is a mere continuation of policy by other means*”
(Clausewitz, *On War, Book 1 – On the nature of war, Chapter 1 – What is war?*)

“*War in a fundamental sense is a continuation of policy by other means*”
(Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy, Part 1 – Theory of War, Chapter 1 – The theory of war*)

1. Introdução

Nos últimos anos do século passado, com a queda do muro de Berlim e o fim da guerra fria, os documentos estruturantes relativos à estratégia marítima actualizaram o papel das marinhas numa nova ordem mundial, enfatizando a importância da projectão de força sobre terra, particularmente sobre o litoral. Esta evolução conceptual ficou bem expressa na doutrina estratégica naval dos EUA da década de 1990, nomeadamente em dois documentos, precisamente designados “... *From the sea*” (1992) e “*Forward ... from the sea*” (1994).

Recentemente, outra tendência se tem acentuado, com um crescente envolvimento das marinhas em *Maritime Security Operations*, ou Operações de Segurança Marítima, na expressão portuguesa. Estas podem ser caracterizadas como operações musculadas de âmbito securitário, que implicam meios navais combatentes (com boa capacidade em termos de velocidade, sustentabilidade, armamento e Comando & Controlo) e que visam a protecção do tráfego marítimo e, também, o combate a ameaças como o terrorismo, a proliferação de armamento, a pirataria, o narcotráfico, o tráfico de pessoas, a imigração ilegal e outras actividades ilícitas. A importância deste tipo de operações foi evidenciada em dois documentos conceptuais recentes. Primeiro, na Estratégia Marítima Americana – “*A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*” (Outubro de 2007) – que inclui, pela primeira vez, a *segurança marítima* no elenco de capacidades, ao lado da *presença naval*, da *dissuasão estratégica*, do *controlo do mar*, da *projectão de força* e da *assistência humanitária / resposta a catástrofes*. Segundo, na recente Estratégia Marítima da NATO (Março de 2011), que assume a necessidade de um maior envolvimento das forças navais da Aliança em tarefas de imposição da lei no mar. Nesse sentido, esse documento incluiu no rol de funções marítimas da NATO a *segurança marítima*, juntamente com a *dissuasão e defesa colectiva*, a *gestão de crises* e a *segurança cooperativa*.

As duas grandes tendências na aplicação do poder marítimo acima identificadas, designadamente projectão de força sobre terra e condução de Operações de Segurança Marítima, mostram a actualidade do pensamento de um ilustre (embora relativamente pouco conhecido) historiador e estrategista marítimo: o britânico Julian Stafford Corbett. De facto, na sua obra capital, “*Some Principles of Maritime Strategy*”, publicada em Novembro de 1911, Corbett defendia que a importância das marinhas estava ligada à sua capacidade para influenciar os acontecimentos em terra e que a principal função do poder marítimo deveria ser a protecção do tráfego efectuado por mar.

Nesta comunicação, serão expostos os traços mais marcantes das concepções teóricas de Corbett e apresentar-se-ão dois pensadores contemporâneos que, de alguma forma, herdaram algumas das suas ideias principais. No final da comunicação, será debatida a validade actual do pensamento de Corbett.

2. Corbett e Mahan

Quando se fala em Corbett é quase inevitável lembrar Alfred Thayer Mahan, dado o enorme impacto que a extensa obra do almirante americano teve. Tal como muitos outros estrategistas, também Corbett foi influenciado por Mahan, sobretudo por aspectos fulcrais do seu pensamento, como a forte ligação estabelecida entre o poder do Estado no mar¹ e a prosperidade das nações, que decorre da convicção de que esse poder é um facilitador do poder económico e tem a capacidade de influenciar as pessoas e os eventos. Aliás, Corbett analisou a obra mais marcante de Mahan, “*The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*”, publicada em 1890, em termos muito favoráveis, elogiando a base filosófica que Mahan proporcionou à história naval, a capacidade demonstrada para retirar conclusões fundamentadas a partir de um grande número de factos históricos e, ainda, o efeito produzido pela sua obra no pensamento e na acção política².

Corbett contribuiu, mesmo, com um texto sobre a captura de propriedade privada no mar (“*The Capture of Private Property at Sea*”), para um livro de Mahan, intitulado “*Some neglected aspects of war*” (1907). Esse livro é composto por seis capítulos independentes: quatro da autoria de Mahan, um de Corbett e outro de Henry Smith Pritchett.

No entanto, Corbett, que tinha formação como historiador, não se limitou a acolher as ideias do almirante americano. Aprofundou-as e refinou-as, através de pesquisa histórica complementar e de ponderação de aspectos adicionais de outras teorias milita-

¹ Não havendo uma tradução consensual para “*sea power*”, nesta comunicação adoptar-se-á a expressão “poder do Estado no mar”, de forma a evitar confusões com “poder marítimo” (tradução de “*maritime power*”). Para “*naval power*” empregar-se-á a tradução natural de “poder naval”.

² Corbett escreveu, num artigo intitulado “*The Revival of Naval History*”, publicado na revista “*Contemporary Review*”, em Novembro de 1917: “*For the first time naval history was placed on a philosophical basis. From the mass of facts which had hitherto done duty for naval history, broad generalizations were possible. The ears of statesmen and publicists were opened, and a new note began to sound in world politics. Regarded as a political pamphlet in the higher sense for that is how the famous book is best characterized it has few equals in the sudden and far-reaching effect it produced on political thought and action*”. (Alan Westcott (Edição), *Mahan on naval warfare – Selections from the writings of Rear-Admiral Alfred Thayer Mahan*, Boston, Little, Brown & Company, 1918, p. xv).

res, nomeadamente de Carl von Clausewitz. Isso levou-o a distanciar-se do estrategista americano nalguns aspectos, o que faz com que seja frequentemente apontado como o primeiro grande crítico de Mahan. Embora nunca tenha discordado publicamente de Mahan, Corbett chegou a considerar o seu trabalho “superficial e deficientemente ancorado na história”³. Não obstante, uma análise cuidada permite concluir que houve alguma complementaridade entre os seus trabalhos, com Corbett a expandir as ideias de Mahan, apresentando-as de uma forma mais estruturada e, sobretudo, mais relevante para a actualidade, tendo as suas teses resistido melhor ao teste do tempo que as do almirante americano.

Antes de abordar a vida de Corbett e de aprofundar um pouco o seu pensamento, gostaria de ressaltar que não pretendo, neste texto, efectuar uma comparação entre as suas teorias e as de Mahan. Para esse efeito, remeto os interessados para o teor de uma comunicação que proferi na Academia de Marinha em 26 de Novembro de 2009⁴, a qual está incluída nas Actas do XI Simpósio de História Marítima, e para um artigo que publiquei nos *Anais do Clube Militar Naval*, também em 2009⁵. Uma das ideias avançadas nesses textos e que importa ter presente, respeita ao facto de as teorias de Mahan e de Corbett se colocarem em planos diferentes. As teorias de Mahan entram no domínio da geopolítica e da geoestratégia, reflectindo sobre a utilização do poder do Estado no mar com vista ao domínio dos espaços marítimos e, conseqüentemente, do mundo. As teses de Corbett têm um objectivo menos ambicioso, visando o uso do poder marítimo ao serviço da nação, seja em paz, seja em guerra. Enquadram-se, portanto, no domínio da estratégia marítima, o que as torna mais adequadas para marinhas de média dimensão, como é o caso da portuguesa.

3. Vida e pensamento de Corbett

3.1. Breve apontamento biográfico

Julian Stafford Corbett nasceu em 1854 e estudou direito, tendo-se tornado advogado em 1877. Devido à sua confortável situação financeira, não necessitava de exercer advocacia e dedicou-se desde muito novo à escrita, inicialmente de romances e, mais tarde, de livros históricos. Frequentava os círculos da *Royal Navy*, possuindo um conhecimento profundo da sua história e da sua realidade. As suas biografias (escreveu várias de Francis Drake) e os seus livros históricos tiveram muito mais sucesso que os seus romances e, na viragem do século, Corbett tinha alcançado importante reputação como historiador naval, tendo decidido dedicar-se por inteiro a essa matéria. Isso fez com que

³ Comentário redigido a lápis por Corbett nos seus apontamentos pessoais (citado por Eric Grove na Introdução à obra *Some Principles of Maritime Strategy*, de Julian Stafford Corbett, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988, p. xxx)

⁴ Nuno Sardinha Monteiro, “Mahan, Corbett e o poder naval no séc. XXI”, *XI Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, 26 de Novembro de 2009.

⁵ Nuno Sardinha Monteiro, “Poder naval no séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano CXXXIX, Julho – Setembro 2009, Lisboa.

fosse convidado para leccionar História Marítima no já extinto *Royal War College*. Corbett era um admirador confesso de Clausewitz e, sobretudo, da forma como ele relacionou as teorias da guerra com as grandes opções políticas e enquadrou o potencial militar no quadro do potencial estratégico dos Estados – apesar de não comungar das ideias do estrategista alemão relativas à centralidade da batalha para a guerra. A célebre máxima de Clausewitz, de que a guerra é a continuação da política por outros meios, constituía também um axioma para Corbett, conforme se ilustra nas citações que encabeçam este texto. O alinhamento entre o alemão e o britânico faz com que Corbett – que defendia que a “acção militar deve ser encarada apenas como uma manifestação da política”⁶ – possa ser apelidado como *o Clausewitz da estratégia marítima*⁷.

Embora Corbett possua uma obra muito profusa, “*Some Principles of Maritime Strategy*” faz, de algum modo, a síntese das suas ideias estratégicas. Esse livro culminou um estudo detalhado da evolução da *Royal Navy* e da aplicação do poder marítimo e naval desde o tempo da rainha Isabel I até às guerras Napoleónicas. Corbett utilizou exaustivamente exemplos históricos para apoiar e exemplificar as suas teorias, oferecendo uma visão descomprometida e muito realista do poder marítimo, sustentada em sólidas bases teóricas.

Em 1917, Corbett foi distinguido com o grau de sir, vindo a falecer cinco anos depois, em 1922. Nos últimos anos da sua vida, trabalhou na “*Official History of the Great War – Naval Operations*”, tendo escrito os três primeiros volumes de um projecto que envolvia cinco números e que foi concluído por Henry Newbolt.

Apresentarei abaixo os aspectos que considero essenciais no pensamento de Corbett e que ilustram a sua actualidade e enorme relevância.



Figura 1 – Julian Stafford Corbett

⁶ Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988, p. 27.

⁷ Segundo essa lógica, Mahan pode ser apelidado como *o Jomini da estratégia marítima*.

3.2. Guerras ilimitadas e guerras limitadas

Corbett aplicou os conceitos *clauswitzianos* de guerra ilimitada e de guerra limitada ao ambiente marítimo. De acordo com esses conceitos, a natureza das guerras depende do objecto em disputa, o qual estabelece os limites do envolvimento da nação. Nessa linha, Corbett defendia que para a guerra ser limitada era necessário preencher pelo menos uma de duas condições. Em primeiro lugar, o significado político da disputa tinha que ser limitado (guerra limitada pelo valor do objecto em disputa). Em segundo lugar, a área de operações tinha de ficar isolada do território da nação em causa (guerra limitada pela contenção dos meios)⁸.

Ora, para Corbett isso só era possível em guerras navais ou mistas, já que em conflitos continentais só muito dificilmente haveria a separação territorial necessária à limitação da disputa, havendo sempre tendência para evoluir para guerras ilimitadas⁹.

Para ilustrar a sua teoria, Corbett apontou vários exemplos, incluindo a conquista do Canadá e de Cuba pelos britânicos na Guerra dos 7 Anos, que se prolongou entre 1754 e 1763. Na altura, os exércitos franceses e espanhóis eram mais numerosos que os britânicos. Todavia, os franceses necessitavam de atravessar o Atlântico para conseguirem defender a sua possessão (Canadá), da mesma maneira que os espanhóis o tinham que fazer para defender Cuba. Havia, por isso, uma separação espacial que, conjugada com o domínio do mar exercido pelos britânicos, levou à moderação das disputas, pois tanto os franceses, como os espanhóis, estavam limitados na capacidade de empenhamento de meios para defenderem as suas possessões.

Corbett não concordava, assim, com a inevitabilidade da guerra total e o advento da arma nuclear veio dar-lhe razão, uma vez que a guerra fria se caracterizou por pequenos conflitos indirectos e limitados. Os argumentos de Corbett sobre a relativa contenção dos conflitos em que predominava a componente marítima tiveram uma ilustração prática na Guerra das Falklands / Malvinas (1982). Da parte dos britânicos, verificavam-se as duas condições enunciadas por Corbett, o que fez com que o conflito tivesse, para o Reino Unido, os contornos de uma guerra limitada.

3.3. Estratégia marítima e estratégia naval

Corbett entendia que a estratégia marítima respeita “aos princípios que governam uma guerra em que o mar é um factor fundamental”¹⁰, não se restringindo, portanto, às operações navais ou marítimas. Nesse entendimento, cabia à estratégia naval, como parte da estratégia marítima, determinar as operações da esquadra, coordenadas com as acções das forças terrestres.

Assim, reflectindo no contexto britânico da sua época, que era o de um Império marítimo global, Corbett considerava que a principal preocupação da estratégia marí-

⁸ *Idem, ibidem*, p. 55.

⁹ *Idem, ibidem*, p. 57.

¹⁰ *Idem, ibidem*, p. 15.

tima devia ser “determinar as relações mútuas entre o exército e a marinha num plano de guerra”¹¹, coordenando as suas acções e indicando as linhas de acção de cada um, para que possam atingir a máxima força. A concepção lata que Corbett tinha da estratégia marítima, englobando a acção concertada do poder terrestre e naval, facilitou o seu enquadramento no âmbito do esforço total de guerra de um país, à semelhança do que Clausewitz fizera com a estratégia terrestre. Dito de outra forma, Corbett conseguiu, a partir deste entendimento sobre a estratégia marítima, relacioná-la melhor com a consecução dos objectivos nacionais.

3.4. Interdependência entre as marinhas e os exércitos

A definição de Corbett para a estratégia marítima derivava, em parte, do reconhecimento de que o *sea power* era, normalmente, insuficiente para ganhar guerras, só por si. Corbett escreveu, no seu livro “*England in the seven years war*”, publicado em 1907, que “nos últimos anos o mundo tem ficado tão impressionado com a eficácia do *sea power*, que começamos a esquecer quão impotente ele é, por si só, para decidir uma guerra contra grandes Estados continentais”¹². Logo de seguida, Corbett dava dois exemplos:

- Só 15 anos depois de derrotar a Armada Invencível na Batalha de Gravelines é que a Grã-Bretanha tinha assinado a paz com Castela (e, mesmo assim, no *status quo ante bellum*); e
- Só 10 anos volvidos sobre Trafalgar é que a França tinha aceite a derrota.

Importa, pois, aprofundar um pouco mais cada um destes conflitos.

Relativamente à derrota da apelidada Armada Invencível, ela verificou-se durante a Guerra Anglo-Castelhana de 1585-1604 – uma guerra, nunca formalmente declarada, entre os reinos de Inglaterra, de Isabel I, e de Castela, de Filipe II. Esse período caracterizou-se pela presença das maiores forças navais até então reunidas no Atlântico, por ambas as partes, com resultados variáveis, mas nunca decisivos. A acção mais famosa ocorreu em 1588, quando os galeões ingleses, sob o comando de famosos corsários como sir Francis Drake, conseguem impedir a junção da força naval comandada pelo duque Medina Sidónia com os exércitos da Flandres, do duque de Parma, levando ao fracasso da referida Armada Invencível na Batalha de Gravelines. Mesmo assim, o conflito prolongou-se intermitentemente até 1604, quando os dois países assinaram a paz, através do Tratado de Londres, com ganhos e perdas para ambos os lados. Este exemplo dado por Corbett, embora coerente com a historiografia da época, não parece ser muito feliz, pois a Batalha de Gravelines foi apenas um dos vários combates que ocorreram e o fracasso da mencionada Armada Invencível não teve o carácter decisivo que os ingleses normalmente lhe atribuem. Estudos posteriores vieram confirmar que apenas cerca de 30 navios da Armada castelhana se perderam e não os cerca de 100 que na época se afirmava – a maio-

¹¹ *Idem, ibidem*, p. 16.

¹² Julian Stafford Corbett, *England in the seven years war – Vol. I*, London, Longmans, Green & Co, 1907, p. 5.

ria deles devido às más condições meteorológicas e à falta de cartas náuticas na viagem de regresso, ao largo da Irlanda. Efectivamente, apenas dois anos depois, Filipe II já tinha à sua disposição uma nova força naval de 100 navios. Dessa forma, não é de estranhar que o conflito anglo-castelhano se tenha prolongado por mais década e meia.

Relativamente a Trafalgar, trata-se de um exemplo mais adequado para ilustrar a teoria de Corbett. De facto, após a vitória em Trafalgar (21 de Outubro de 1805) ter dado aos britânicos o “domínio do mar” incontestado, o brilhantismo militar de Napoleão prolongou a guerra por mais 10 anos. Os franceses só viriam a ceder após a derrota em Waterloo (18 de Junho de 1815), que levou à assinatura do Tratado de Paris (20 de Novembro de 1815).

Esta asserção corbetiana de que a guerra no mar não deve ser dissociada da guerra em terra (pois é em terra que as pessoas vivem), não implicava, da parte de Corbett, a presunção de uma subordinação do poder naval e das marinhas relativamente ao poder terrestre e aos exércitos. O seu entendimento era o de que ambas as vertentes do poder nacional eram interdependentes e não deviam ser consideradas isoladamente. Isso pressupunha a condução preferencial de operações militares conjuntas, em que as marinhas e os exércitos deviam trabalhar articuladamente para alcançar os objectivos estabelecidos. Todavia, isso deveria basear-se no reconhecimento claro de que os conceitos, os procedimentos e os requisitos de ambos os ramos são bastante diferentes em aspectos essenciais, embora não impeditivos de que se articulem numa verdadeira estratégia nacional, correspondente a uma espécie de união de opostos¹³.

3.5. Funções da esquadra

No seu livro sobre a Guerra dos 7 Anos, logo no primeiro capítulo, intitulado “*Function of the fleet*”, Corbett elencou as funções da esquadra. Segundo ele, a função suprema é a de ganhar batalhas no mar, com o objectivo de contribuir para a defesa da nação e para as funções seguintes:

- Apoiar ou obstruir o esforço diplomático;
- Proteger ou destruir o comércio marítimo; e
- Promover ou negar operações militares em terra.

Escalpelizando este quadro e transpondo-o para a linguagem dos nossos dias, podemos considerar que a função suprema identificada por Corbett (ganhar batalhas no mar) corresponde à defesa naval, ou seja ao contributo para a defesa nacional.

A segunda função (apoiar ou obstruir o esforço diplomático) é aquilo que conhecemos como a diplomacia naval, que é, por tradição histórica, uma das mais relevantes funções desempenhadas pelos navios das marinhas de todo o mundo.

Relativamente à terceira função (proteger ou destruir o comércio marítimo), importa referir que Corbett dividia as rotas de comércio em três: (1) as necessárias ao

¹³ Geoffrey Till, “Corbett and the 1990s”, *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, James Goldrick & John B. Hattendorf (eds), Newport, Naval War College Press, 1993, p. 220.

apoio à esquadra, (2) as destinadas ao apoio a um exército expedicionário e (3) as de comércio¹⁴. Ou seja, Corbett preocupava-se, tanto com as rotas essenciais ao esforço de guerra (apoio à esquadra e a um exército expedicionário), como com o fluxo de tráfego comercial marítimo indispensável ao regular funcionamento das nações ribeirinhas. Com alguma flexibilidade de análise, podemos considerar que esta última componente evoluiu para aquilo que hoje designamos como as Operações de Segurança Marítima, embora estas abarquem actualmente um espectro de tarefas muito mais alargado do que alguma vez terá estado no pensamento de Corbett. De facto, hoje em dia as marinhas empenham-se em tarefas com conteúdo policial, ligadas à manutenção da lei e da ordem nos espaços marítimos, o que inclui, por exemplo, a protecção dos recursos marinhos e a repressão de ilícitos no mar (como o terrorismo, a proliferação de armamento, a pirataria, as traficâncias e a imigração ilegal).

Finalmente, a última função elencada por Corbett (promover ou negar operações militares em terra) corresponde, na actualidade, à projecção de força, que assenta, sobretudo, na capacidade de transporte estratégico e na condução de operações anfíbias, de que Corbett era um grande defensor. Ele considerava que o papel da Marinha deveria ser fazer tudo o que fosse necessário para o sucesso de uma operação militar, pelo que dedicou a parte final da sua principal obra às operações anfíbias, que ele designava como apoio naval a operações militares.

Concluindo, as funções que Corbett identificou correspondem, hoje em dia e fazendo as necessárias adaptações, à defesa naval, à diplomacia naval, à segurança marítima e à projecção de força. Trata-se de um leque bastante actual de funções, cuja abrangência mostra o entendimento amplo que Corbett tinha do emprego do poder marítimo e naval.

3.6. Protecção do comércio marítimo

Conforme se explicou na secção anterior, uma das funções que, em 1907, Corbett identificou para a esquadra era a de proteger ou destruir o comércio marítimo. Posteriormente, em “*Some principles of maritime strategy*”, Corbett viria a eleger essa função como o objectivo principal da estratégia marítima.

Esta visão de Corbett manifestava-se na forma como entendia o conceito de “*command of the sea*”¹⁵, expressão que pode ser traduzida por “domínio do mar”. Para ele o “domínio do mar” não era um objectivo absoluto, i.e. não era um objectivo em si próprio. Era um objectivo relativo, já que o essencial era o controlo das linhas de comunicação marítimas: “domínio do mar apenas significa o controlo das linhas de comunicação marítimas, quer para fins comerciais, quer para fins militares. O objectivo da guerra

¹⁴ Eric Grove, “Introduction” (Introdução à obra *Some Principles of Maritime Strategy* de Julian Stafford Corbett, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988, p. xx).

¹⁵ O Padre Fernando Oliveira chamou-lhe “senhorio do mar”. Hoje em dia, há autores que empregam a expressão “comando do mar” e outros que usam “domínio do mar”. Neste texto, adoptar-se-á a última expressão: “domínio do mar”.

naval é o controlo das comunicações e não a conquista de território, como na guerra terrestre”¹⁶. Até porque “não se pode conquistar o mar, porque ele não é susceptível de posse”¹⁷.

3.7. Operações militares em terra

Como também se referiu atrás, Corbett valorizava bastante a capacidade das marinhas projectarem força sobre terra, pois considerava que o destino dos homens se decide em terra, uma vez que “é quase impossível uma guerra ser decidida apenas pela acção naval”¹⁸. Nessa linha, ele via a guerra naval como um instrumento para atingir os objectivos gerais da guerra, inevitavelmente decididos em terra: “Como os homens vivem em terra e não no mar, as grandes disputas entre nações sempre se resolveram ou por aquilo que o exército conseguir fazer contra o território inimigo e o modo de vida da sua população, ou então pelo temor do que a marinha permita ao exército fazer”¹⁹. Esta concepção tem sido designada como *power from the sea*²⁰ (poder a partir do mar), por oposição à concepção *mahanista* de *power at sea*²¹ (poder no mar).

3.8. Equilíbrio na estrutura de forças

Naturalmente, as ideias de Corbett tinham uma directa tradução na estrutura de forças por si defendida e na constituição das esquadras. Conforme ele explica no capítulo “*Theory of the means – The constitution of fleets*”, do seu livro capital, no início do séc. XX, as esquadras dividiam-se em²²:

- Couraçados (*battleships*), destinados ao combate naval e caracterizados por grande deslocamento e elevado poder de fogo;
- Cruzadores (*cruisers*), com uma função de patrulhamento e escolta, caracterizados por maior velocidade e manobrabilidade; e
- Flotilha (*flotilla*), agregando os navios destinados a actividades costeiras e outros navios auxiliares.

Nessa altura, assistiu-se à maior corrida ao armamento naval jamais vista, privilegiando-se a construção de navios de linha, nomeadamente couraçados, numa espécie de antecipação da I Grande Guerra. Corbett também os considerava essenciais, tendo

¹⁶ Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, *ibidem*, p. 94.

¹⁷ *Idem, ibidem*, p. 93.

¹⁸ *Idem, ibidem*, p. 15.

¹⁹ *Idem, ibidem*, p. 16.

²⁰ Geoffrey Till, *Seapower in the 21st Century*, s. ed., s. l, s. d., p. 9.

²¹ *dem, ibidem*, p. 9.

²² Corbett estava ciente de que esta divisão era pouco rigorosa e de que os avanços técnicos na construção naval estavam a esbater as distinções entre os tipos de navios e a dificultar a escolha do papel principal de cada unidade naval.

sido um apoiante da construção do controverso couraçado *Dreadnought*, finalizado em 1906²³. Este navio possuía 18 mil toneladas de deslocamento e foi verdadeiramente revolucionário, impondo um novo paradigma na construção naval. A sua influência foi tal, que deu azo a um novo tipo de navios, precisamente denominados como os *dreadnoughts*.

Fortemente armado, com 5 reparos duplos de 12 polegadas, o *Dreadnought* original foi o primeiro navio de linha propulsionado por turbinas a vapor, capazes de manter uma velocidade de 21 nós, que constituía recorde naquela época. Corbett escreveu, na altura, que “será difícil encontrar na história outro caso em que a teoria pura da arte da guerra tenha sido tão correcta e convincentemente traduzida em material”²⁴. Todavia, isso não o impediu de preconizar que a esquadra não se deveria restringir aos couraçados. Ele entendia que as marinhas necessitavam de desempenhar uma abrangência de tarefas que exigiam outro tipo de unidades navais, nomeadamente destinadas a tarefas de patrulha, de vigilância, de regulação e de presença, o que implicava um equilíbrio entre couraçados e cruzadores²⁵.



Figura 2 – Couraçado *Dreadnought*

²³ Na altura, discutia-se a opção entre, por um lado, couraçados de grande tonelagem e armados com peças de maior calibre, mas com baixas cadências de tiro, e, por outro lado, cruzadores de tonelagem inferior e com peças de menor calibre, mas com superior cadência de tiro. A construção do *Dreadnought* esteve, assim, envolta em polémica, não só pela opção que representava, mas também pelos custos envolvidos.

²⁴ Jon Tetsuro Sumida, “The historian as a contemporary analyst – Sir Julian Corbett and Admiral Sir John Fisher”, *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, James Goldrick & John B. Hattendorf (eds), Newport, Naval War College Press, 1993, p. 128.

²⁵ Escola de Guerra Naval, *EGN-304B – Guia para Estudos de Estratégia*, s. l., Marinha do Brasil, 2007, p. 4-27.

Para ele, os couraçados tinham como função principal conquistar o controlo do mar, enquanto os cruzadores eram o instrumento concreto do exercício desse controlo do mar²⁶.

3.9. Aspectos menos conseguidos do pensamento de Corbett

Antes de avaliar o impacto de Corbett nos pensadores que se lhe seguiram, gostaria de referir o menor acerto que revelou em dois aspectos da estratégia operacional: a importância do submarino para a guerra naval e a importância do sistema de comboios na protecção da navegação mercante. Em 1911, na sua obra principal, Corbett considerava o submarino uma arma de valor não comprovado²⁷, o que não deixava de ser absolutamente verdadeiro, na altura. Todavia, isso levou-o a desconsiderar o submarino e a levantar “sérias objecções estratégicas ao sistema de comboios”²⁸, que viriam a ter um impacto negativo na preparação do Reino Unido para a I Grande Guerra, com consequências trágicas, sobretudo na primeira fase do conflito.

Em abono de Corbett, importa acrescentar que não era fácil conseguir prever, em toda a sua extensão, o impacto dos submarinos nas operações navais. Até porque o submarino veio quebrar algumas regras universalmente aceites da guerra no mar daquela época, que ditavam que não se interferisse com a navegação mercante de bandeira neutra e que impediam o afundamento da navegação comercial inimiga, permitindo apenas o seu apresamento. O ataque irrestrito a toda a navegação mercante e o recurso a ardis ou esquemas traiçoeiros para enganar os inimigos, por parte dos *Unterseeboots* alemães, conhecidos como *U-Boats*, modificou completamente o quadro de regras sobre o qual Corbett havia reflectido. Em 1921, o almirante Gago Coutinho escreveu, a este propósito, que os *U-Boats* “destruíram o clássico espírito cavalheiresco do homem do mar”, denunciando que “já não se podia acudir a sinais de socorro: podia ser uma traição de um submarino alemão”²⁹.

Além disso, Corbett era um historiador e estudava o passado de forma a retirar lições para o presente e para o futuro. E a realidade é que nada no passado podia ajudar a prever o impacto que os submarinos viriam a ter na guerra naval.

4. Influência do pensamento de Corbett

Na altura da sua edição, “*Some Principles of Maritime Strategy*” teve uma recepção globalmente favorável, embora longe da unanimidade. Um dos aspectos elogiados nessa obra foi o facto de analisar a história marítima sem dogmas, para dela extrair conclusões

²⁶ Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, *ibidem*, p. 115.

²⁷ *Idem, ibidem*, p. 231.

²⁸ *Idem, ibidem*, p. 266.

²⁹ Gago Coutinho, “Necessidade de navios-escolas navegando”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano LII, Janeiro – Março 1921, Lisboa, p. 32.

para a estratégia marítima. No entanto, também houve críticas, algumas das quais contundentes. Apontou-se, nomeadamente:

- O facto de Corbett tomar como ponto de partida teorias sobre a guerra terrestre – inadequadas, na opinião dos críticos, ao entendimento do poder marítimo;
- A falta de experiência de mar de Corbett – que alguns comentadores entendiam ser essencial à compreensão das matérias versadas.

De qualquer maneira, as suas teorias geraram bastante controvérsia, dividindo de forma marcada as opiniões dos leitores e dos analistas. Contudo, Corbett tinha uma relação muito próxima com o almirante sir John Fisher: *First Sea Lord* entre 1904 e 1910 e, posteriormente, entre 1914 e 1915. Ambos evidenciaram sempre uma grande comunhão de ideias, com Corbett a funcionar como uma espécie de “estado-maior de Fisher”, justificando conceptualmente as reformas que ele estava a implementar na *Royal Navy*, como aconteceu no já referido caso da construção do controverso couraçado *Dreadnought*, ordenada pelo almirante Fisher, pouco depois de ser empossado como *First Sea Lord*. Isso levou Liam Cleaver³⁰ a apelidar Corbett como “*the pen behind the fleet*”, ou seja “a caneta por detrás da esquadra”, num artigo publicado em 1995 na revista “*Comparative Strategy*”³¹. No entanto, exceptuando no seu país natal (onde teve influência significativa no contexto da preparação para a I Grande Guerra e, mesmo, da II Guerra Mundial), Corbett não teve – até à sua morte em 1922 e mesmo depois dela – uma influência teórica minimamente comparável à de Mahan, que é inevitavelmente a principal referência a ter em conta quando se fala de estratégia marítima.

Apesar disso, Corbett teve vários defensores e seguidores. Logo no ano seguinte à publicação de “*Some Principles of Maritime Strategy*”, Botelho de Souza, tido como um dos mais importantes *mahanistas* portugueses³², escreveu nos *Anais do Clube Militar Naval* um conjunto de 4 artigos, sob o título geral “Estratégia do tempo de guerra” em que analisou e confrontou o pensamento de vários autores seus contemporâneos, entre os quais Corbett, que avaliou de forma bastante favorável.

Durante todo o século XX, muitos outros estrategistas seguiram o seu pensamento, sobretudo no Reino Unido. Entre eles avulta muito claramente o seu aluno e, posteriormente, seu colega almirante sir Herbert Richmond (1871-1946), que comungava das principais teses *corbettianas*. Isso é evidente na principal obra de Richmond “*Sea Power in the Modern World*”, datada de 1934. Podem, ainda, acrescentar-se o major-general sir Charles Callwell (1859-1928), que defendia que o poder marítimo e o poder terrestre deveriam apoiar-se mutuamente³³, sir Liddell Hart (1895-1970), que advogava a inte-

³⁰ Em 1995, Liam Cleaver era analista na organização não governamental norte-americana *Senior Executives Association*. Actualmente, é director da IBM para *Open and Collaborative Innovation*.

³¹ Liam J. Cleaver, “The pen behind the fleet: the influence of Sir Julian Stafford Corbett on British Naval Development, 1898-1918”, *Comparative Strategy – An International Journal*, Vol. 14, Issue 1, January 1995, p. 45-57.

³² Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de Stratégie*, 2e Ed., Paris, Economica, 1999, p. 516.

³³ Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004, p. 54.

gração do contributo da Marinha, com os dos outros ramos das Forças Armadas, visando atingir os objectivos estratégicos nacionais³⁴, além de estrategistas contemporâneos como Eric Grove, Geoffrey Till e Colin Gray.

Já fora do Reino Unido, Corbett é relativamente pouco conhecido e mesmo quando as suas ideias voltam à ribalta o seu nome é frequentemente ignorado. Isso é particularmente nítido nos EUA, onde o seu pensamento é completamente submerso por uma quase ditadura *mahanista*, em que as ideias do almirante americano dominam de forma praticamente monopolista os debates sobre estratégias marítimas e navais. Uns defendem Mahan, outros criticam-no, mas pouquíssimos avançam as ideias de Corbett como uma alternativa de pensamento estratégico. Dito isto, gostaria de abordar dois pensadores norte-americanos que, de alguma forma, incorporaram as ideias de Corbett ou defenderam conceitos próximos dos seus: Samuel Huntington, que, em meados do século passado, publicou um artigo na revista “*Proceedings*” em que desafiava a *US Navy* a actualizar a sua estratégia marítima, e Thomas Barnett, o especialista em relações internacionais e estratégia marítima que idealizou e concebeu o “*Pentagon’s New Map*”.

4.1. Samuel Huntington

Samuel Huntington (1927-2008) foi um dos mais proeminentes cientistas políticos da actualidade, mundialmente célebre pela sua teoria do choque de civilizações: teoria segundo a qual os conflitos não oporiam mais os Estados e/ou as nações, mas nasceriam das diferenças culturais e religiosas entre os povos. Essa teoria foi formulada pela primeira vez num ensaio publicado em 1993 na revista “*Foreign Affairs*”, tendo sido desenvolvida 3 anos depois num livro que viria a ser traduzido em 39 línguas. Em meados do século passado, Samuel Huntington, na altura um jovem académico de Harvard com apenas 27 anos, publicou um brilhante ensaio na revista “*Proceedings*”, intitulado “*National Policy and the Transoceanic Navy*”, em que descrevia como a *US Navy* deveria actualizar a sua estratégia, de maneira a alinhá-la com os objectivos da política norte-americana da altura.

Segundo ele, os recursos que um departamento público consegue obter são função do apoio que recolhe junto da população, pelo que a *US Navy* deveria desenvolver uma nova doutrina naval, em que evidenciasse o seu contributo para a consecução dos objectivos nacionais.

Huntington recordava a história do seu país, nomeadamente aquela que designou como a *fase oceânica* da política americana e, conseqüentemente, da *US Navy*, situando-a no período compreendido entre 1890 (coincidência ou não, o ano da edição da obra capital de Mahan: “*The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*”) e o final da II Guerra Mundial. Nessa fase, os EUA haviam adoptado uma política expansionista global, embora com um enfoque no Pacífico, e tinham-se envolvido na manutenção do equilíbrio de forças na Europa e na Ásia. A Marinha tinha passado a ser olhada como o

³⁴ *Idem, ibidem*, p. 55.

símbolo do novo papel da América nos assuntos mundiais e tinha conseguido manter a sua doutrina estratégica perfeitamente alinhada com os objectivos da nação, muito graças aos trabalhos de Mahan. Huntington reconhece-o, afirmando que “a revolução no pensamento naval e o desenvolvimento de um novo conceito estratégico para a Marinha atingiu o seu clímax, obviamente, no trabalho de Alfred Thayer Mahan”³⁵.

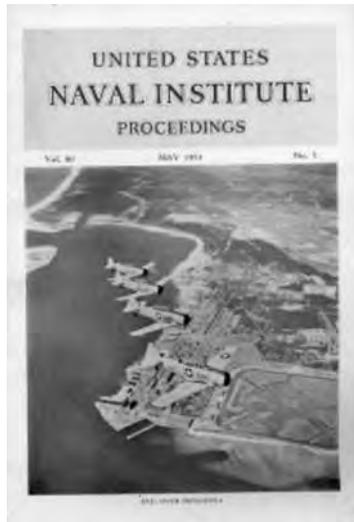


Figura 3 – Capa da revista “*Proceedings*” que publicou o ensaio “*National Policy and the Transoceanic Navy*”

No entanto, Huntington defendia que, após o fim da II Guerra Mundial, os EUA tinham entrado numa nova era, em que os conceitos de Mahan eram inaplicáveis. Ele considerava ultrapassado o princípio *mahanista* de que o propósito de uma Marinha seria obter o “domínio do mar”, através da concentração de forças numa batalha decisiva, na qual a vitória sorriria a quem tivesse os maiores navios, com as maiores armas e a mais espessa couraça. Embora afirmando que a negação da validade permanente das teorias de Mahan, não era uma negação do brilhantismo do seu pensamento, Huntington não deixava de concluir pela inaplicabilidade das suas teorias, uma vez que a localização das acções decisivas tinha mudado do mar para terra e, em concreto, para as áreas costeiras ou litorais. Ele denominava esta nova fase como a da Marinha transoceânica, em que a *US Navy* deveria deixar de se focalizar no “domínio do mar”, como um objectivo de *per se*, mas em usá-lo para obter supremacia em terra, projectando poder sobre o litoral. Isto porque um eventual confronto com a União Soviética teria, quase certamente, lugar em terra, pelo que a Marinha tinha que acentuar o papel que poderia desempenhar nesse conflito, o qual passaria sobretudo (1) pelo emprego da aviação naval para efectuar

³⁵ Samuel P. Huntington, “National Policy and the Transoceanic Navy”, *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. 80, May 1954, n.º 5, p. 483-494.

ataques contra alvos em terra, (2) pela projecção do poder anfíbio sobre terra e (3) pelo apoio de fogos, conduzindo tiro contra costa.

Sem nunca citar o nome de Corbett, Samuel Huntington estava, na prática, a reciclar e a actualizar as ideias que o britânico defendera meio século antes, ou seja que os conflitos se resolvem em terra e que as marinhas devem-se focalizar na projecção de força sobre terra, como forma de melhor alcançarem os objectivos nacionais.

4.2. Thomas Barnett

O norte-americano Thomas Barnett, especialista em relações internacionais e estratégia marítima, foi o autor do “*Pentagon’s New Map*” (Figura 4), que divide o mundo em duas partes: o “*functioning core*”, que se pode traduzir pelo “núcleo empreendedor”, e o “*non-integrating gap*”, que pode traduzir-se por “espaço da exclusão”.



Figura 4 – “*Pentagon’s New Map*” de Thomas Barnett

O “núcleo empreendedor” consiste nos países desenvolvidos ou em vias de desenvolvimento que estão integrados na economia globalizada e que seguem as regras do jogo económico mundial. O resto do mundo é o “espaço da exclusão”, funcionando à margem da economia globalizada e de uma forma praticamente alheia às regras do jogo económico global. Nele, podem-se localizar praticamente todas as guerras, guerras civis, genocídios, limpezas étnicas, massacres, actos de terrorismo, produção de narcóticos e, naturalmente, missões de manutenção de paz da ONU. Também é daí que provém a maior parte dos terroristas.

Barnett advoga que os países do “núcleo empreendedor” devem ajudar a fortalecer as instituições dos países que estão na fronteira do “espaço da exclusão”, estabelecendo parcerias e assumindo uma presença construtiva. Essa será a melhor maneira de trazer

esses países para a economia globalizada, fazendo encolher o “espaço da exclusão”. Ou seja, advoga que os países do “núcleo empreendedor” devem exportar governabilidade, organização e segurança para os países do “espaço da exclusão”, para que não sejam estes a exportar o seu sofrimento e as suas misérias para o “núcleo empreendedor”, sob a forma de terrorismo e de outras perturbações da ordem internacional.

Segundo o próprio Barnett, no seu livro “*The Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty-first century*”, as linhas de fronteira entre o “núcleo empreendedor” e o “espaço da exclusão” poderão ser traçadas em função das diferenças de competência ou das diferenças de cultura, sendo que ele não se inclina preferencialmente para nenhuma destas opções em detrimento da outra, antes apresentando as duas como possibilidades em aberto para o futuro³⁶.

A divisão em função da competência remete para Thomas Friedman e a sua separação entre o “mundo Lexus” (que agrega aqueles que têm capacidade para manufacturar bens de alta tecnologia, como os automóveis Lexus) e o “mundo da oliveira” (que agrega aqueles que preferem manter-se num mundo mais simples e essencialmente rural).

A divisão em função da cultura remete para as linhas de fractura entre diferentes civilizações³⁷, cujo choque Samuel Huntington antecipou. Isto evidencia as significativas afinidades entre Huntington e Barnett, seu aluno e confesso admirador, embora eles divirjam na prospectiva futura: Huntington considera que as diferenças entre as principais civilizações (ocidentais de um lado e não-ocidentais do outro) se vão acentuar levando ao inevitável “choque de civilizações”, enquanto Barnett considera que é possível encolher o “espaço da exclusão”, cativando os seus países para as vantagens da globalização.

Nesse quadro, Barnett identifica dois papéis principais para o poder naval: *Leviatã*³⁸ (onde inclui duas funções: guerra contra uma potência global e guerra contra “*rogue states*” regionais) e *Administrador do Sistema* (onde inclui duas outras funções: luta contra extremismos e segurança marítima). O papel de *Leviatã* visa grandes operações de combate, em que imperam o poder de fogo, a velocidade, a letalidade e a precisão. O papel de *Administrador do Sistema* inclui, no quadro das duas funções acima referidas, tarefas como imposição da paz, manutenção da paz, assistência humanitária em catástrofes, actividades de policiamento, actividades de formação e de treino, etc.

Perante o cenário geoestratégico actual, Barnett defende uma *US Navy* cada vez mais vocacionada para o papel de *Administrador do Sistema*, em detrimento do papel de *Leviatã*. Dito de outra forma, uma *US Navy* preparada para “*small-wars*” e não para uma

³⁶ Thomas P. M. Barnett, *The Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty-first century*, New York, G. P. Putnam’s Sons, 2004, p. 51.

³⁷ James F. Miskel, “Grand Strategies for Dealing with Other States in the New, New World Order”, *Naval War College Review*, Winter 2005, Vol. 58, N.º 1, p. 67.

³⁸ O *Leviatã* – monstro aquático referido na Bíblia, que fez parte do imaginário fantástico dos navegantes europeus nas Idades Média e Moderna – é o título do livro mais famoso do filósofo britânico Thomas Hobbes. Foi publicado em 1651 e nele o autor defende que a natureza egoísta dos homens os leva a uma tendência para se guerrearem entre si. Segundo Hobbes, a manutenção da paz implica um contrato social que leve os homens a abdicarem da guerra e pressupõe a existência de um soberano – o *Leviatã* – que puna os que não obedecerem a esse contrato social.

“*big-war*”. Ele traduz essa ideia numa frase que proferiu no Congresso dos EUA em 26 de Março de 2009: “as nossas forças necessitam de menos navios de grandes dimensões com menores guarnições e de muito mais navios pequenos com muito maiores guarnições”³⁹.

A importância que Barnett dá à globalização e a consequente defesa do papel da Marinha na preservação do sistema económico mundial, bem como a forma de o conseguir, mostram uma forte influência de Corbett que, como vimos, atribuía importância primordial à protecção do tráfego marítimo.

5. Validade actual das ideias de Corbett

As ideias de Corbett não são, nem nunca poderiam ser, directamente transponíveis para os dias de hoje. Até porque, no seu tempo, as maiores potências tinham muito mais tendência para utilizar a força umas contra as outras, do que na actualidade. Isso fez com que as teses de Corbett e dos outros pensadores seus contemporâneos fossem essencialmente vocacionadas para o domínio, enquanto hoje em dia o pensamento estratégico está muito virado para a cooperação – embora nenhum Estado possa negligenciar a competição, nomeadamente no quadro das ameaças militares convencionais. Relembrando as teses de Barnett, pode-se dizer que a cooperação serve, essencialmente, o papel de *Administrador do Sistema*, enquanto a competição se enquadra, sobretudo, no âmbito das funções de *Leviatã*.

De qualquer maneira, a honestidade intelectual com que Corbett encarou o poder marítimo, enaltecendo as suas potencialidades, mas reconhecendo as suas limitações, permitiu-lhe enquadrá-lo devidamente no âmbito das estratégias nacionais, sem subordinações ou preponderâncias relativamente às outras componentes do poder nacional. De facto, Corbett enfatizou a inter-dependência da guerra naval e da guerra terrestre, defendendo que o poder naval, por si só, dificilmente podia derrotar um inimigo, constituindo, ao invés, um dos instrumentos estratégicos disponíveis para alcançar os objetivos nacionais.

Isso não impediu Corbett de possuir um entendimento assaz abrangente e polivalente da utilização do poder marítimo e naval, traduzido no elenco de funções da esquadra, por si identificado. Relativamente às principais funções desempenhadas pelas marinhas na actualidade, Corbett apenas deixou de fora a resposta a catástrofes e a assistência humanitária, embora também se possa referir que o entendimento dele para a protecção do tráfego marítimo não abarcava o desempenho de funções com conteúdo policial, ligadas à manutenção da lei e da ordem nos espaços marítimos, como acontece hoje em dia.

A tese *corbettiana* de que o “domínio do mar” se traduzia no controlo das linhas de comunicação marítimas também está perfeitamente adequada à realidade do mundo de hoje. De facto, é fundamental que as marinhas assegurem a protecção do transporte

³⁹ Thomas Barnett, “Statement to Seapower and Expeditionary Forces Subcommittee, House Armed Services Committee”, *United States Congress*, 26 March 2009.

marítimo, que suporta a economia globalizada dos nossos dias, uma vez que cerca de 90% do comércio⁴⁰ e cerca de 2/3 do petróleo mundiais⁴¹ circulam por via marítima. A grande diferença entre o controlo das linhas de comunicação marítimas, tal como teorizado por Corbett e tal como requerido na actualidade, reside no âmbito do exercício desse controlo. Quando Corbett escreveu, cada país tinha que se preocupar apenas com a manutenção da lei e da ordem junto à sua costa e ao longo das rotas sulcadas pelos navios arvorando o respectivo pavilhão. Hoje em dia, a globalização implica que o controlo do mar tenha que ser executado de uma forma muito mais global, pois a manutenção do modo de vida nos países ocidentais assenta, em grande medida, na manutenção do regular fluxo de tráfego marítimo. Assim, o papel fundamental das marinhas na protecção do tráfego marítimo não se alterou com a globalização, o que mudou foi a dimensão global do desafio, que faz com que nenhum país seja capaz de garantir, por si só, a segurança nos mares de todo o mundo, obrigando à implementação de estratégias cooperativas.

Finalmente, a abertura de pensamento de Corbett levou-o a reconhecer que os conflitos se resolvem, na sua grande maioria, em terra. Daqui resultou a grande importância que Corbett deu à projecção de poder sobre terra e às operações anfíbias, aspectos que se encontram bastante alinhados com as tendências de empenhamento das marinhas na actualidade.

6. Conclusões

Nesta comunicação, apresentaram-se os traços marcantes das ideias do estrategista britânico Julian Stafford Corbett. Ele aproveitou o extraordinário legado de Mahan, nomeadamente a colocação do poder do Estado no mar no centro da defesa dos interesses das nações ribeirinhas, mas afastou-se prudentemente das ideias *mahanistas* que sustentavam que as marinhas existem para combater outras marinhas e que o “domínio do mar” se obtinha derrotando a esquadra inimiga numa “batalha decisiva”. Corbett também considera que a primeira função da esquadra é ganhar batalhas no mar, mas entende que, mais importante que o “domínio do mar” na perspectiva *mahanista*, é o domínio das vias de comunicação. São duas perspectivas que, não se opondo uma à outra, revelam diferentes prioridades.

O estrategista britânico conseguiu, também, enquadrar de forma abrangente as actividades marítimas no âmbito da teoria da guerra e da estratégia gerais, integrando-as, assim, numa moldura de actividades mais lata e, portanto, de maior relevância para a nação.

Isso fez com que as suas teorias fossem ganhando importância com o passar dos tempos, tendo sido apresentados, nesta comunicação, dois autores que podem ser rotu-

⁴⁰ *US Marine Corps, US Navy & US Coast Guard, A cooperative strategy for 21st century seapower*, s.l., s. ed., October 2007, p. 3.

⁴¹ Lexington Institute, *Maritime Security*, Arlington, Virginia (United States of America), January 2008, p. 6.

lados com herdeiros de Corbett: Samuel Huntington e Thomas Barnett. Interessantemente, embora ambos devam muito ao pensamento estratégico de Corbett, nenhum deles o cita ou refere nas principais obras aqui mencionadas: “*National Policy and the Transoceanic Navy*”, de Samuel Huntington, e “*The Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty-first century*”, de Thomas Barnett. Isso prova alguma semi-clandestinidade em que o pensamento de Corbett tem subsistido ao longo dos anos.

Para finalizar, importa acentuar que o maior valor dos escritos de Corbett não reside naquilo que ele escreveu – e que naturalmente está, em alguns aspectos, desatualizado – mas sim na moderação e na ponderação que habitam tudo o que escreveu. Corbett conseguiu ver os dois lados das questões, fugindo das verdades absolutas e das simplificações grosseiras – evitou, assim, ser um “*terrible simplifier*”, na feliz expressão de Geoffrey Till⁴². Dessa forma, as suas ideias são uma ferramenta para o pensamento, não são substitutos para esse mesmo pensamento. Conforme ele próprio escreveu, “o estudo teórico da estratégia deve ser visto não como um substituto para a capacidade de análise e para a experiência, mas como um meio de fertilizar ambos”⁴³. A sua honestidade intelectual, bem como a profundidade das suas investigações e teorias, permitem extrapolar que os trabalhos de Julian Stafford Corbett vão certamente continuar a ser relevantes para a definição de qualquer estratégia marítima no futuro.

Agradecimentos

Agradeço aos Comandantes Semedo de Matos e Alves Salgado os seus comentários a uma versão preliminar desta comunicação.

Referências

Livros

BARNETT, Thomas P. M., *The Pentagon’s New Map – War and Peace in the Twenty-first century*, New York, G. P. Putnam’s Sons, 2004.

BARNETT, Thomas P. M., *Blueprint for Action – A future worth creating*, New York, G. P. Putnam’s Sons, 2005.

CORBETT, Julian Stafford, *Green Pamphlet – Strategical Terms and Definitions Used in Lectures on Naval History*, s. l., s. ed., 1906.

CORBETT, Julian Stafford, *England in the seven years war – Vol. I & II*, London, Longmans, Green & Co, 1907.

CORBETT, Julian Stafford, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988.

⁴² Geoffrey Till, “Corbett and the 1990s”, *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, James Goldrick & John B. Hattendorf (eds), Newport, Naval War College Press, 1993, p. 226.

⁴³ Julian Stafford Corbett, “*Some Principles of Maritime Strategy*”, *ibidem*, p. 10.

- COUTAU-BÉGARIE, Hervé, *Traité de Stratégie*, 2e Ed., Paris, Economica, 1999.
- ESCOLA DE GUERRA NAVAL, EGN-304B – *Guia para Estudos de Estratégia*, s. l., Marinha do Brasil, 2007.
- GOLDRICK, James & HATTENDORE, John B., *Mahan is Not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*, Newport, Naval War College Press, 1993.
- LEXINGTON INSTITUTE, *Maritime Security*, Arlington, Virginia (United States of America), January 2008.
- TILL, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004.
- US MARINE CORPS, US NAVY & US COAST GUARD, *A cooperative strategy for 21st century seapower*, s.l., s. ed., October 2007.
- WESTCOTT, Alan (Edição), *Mahan on naval warfare – Selections from the writings of Rear-Admiral Alfred Thayer Mahan*, Boston, Little, Brown & Company, 1918.

Revistas e outros documentos

- BARNETT, Thomas, “Statement to Seapower and Expeditionary Forces Subcommittee, House Armed Services Committee”, *United States Congress*, 26 March 2009.
- CLEAVER, Liam J., “The pen behind the fleet: the influence of Sir Julian Stafford Corbett on British Naval Development, 1898-1918”, *Comparative Strategy – An International Journal*, Vol. 14, Issue 1, January 1995.
- COUTINHO, Gago, “Necessidade de navios-escolas navegando”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano LII, Janeiro – Março 1921, Lisboa, pp. 31-51.
- HUNTINGTON, Samuel P., “National Policy and the Transoceanic Navy”, *United States Naval Institute Proceedings*, Vol. 80, May 1954, n.º 5, p. 483-494.
- KAPLAN, Robert, “America’s elegant decline”, *Atlantic*, November 2007.
- MOFFAT, Ian, “Corbett: a man before his time”, *Journal of Military and Strategic Studies*, Winter 2000 – Spring 2001, p. 10-35.
- MISKEL, James F., “Grand Strategies for Dealing with Other States in the New, New World Order”, *Naval War College Review*, Winter 2005, Vol. 58, N.º 1, p. 63-75.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Mahan, Corbett e o poder naval no séc. XXI”, *XI Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, 26 de Novembro de 2009.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Poder naval no séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano CXXXIX, Julho – Setembro 2009, Lisboa, pp. 373-407.
- SOUZA, Botelho de, “Estratégia do tempo de guerra. Princípios. Ofensiva e defensiva”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano XLV, 1914, Lisboa, pp. 311-335.
- SOUZA, Botelho de, “Estratégia do tempo de guerra. Operações”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano XLV, 1914, Lisboa, pp. 511-525, pp. 546-571, pp. 654 – 672.
- TILL, Geoffrey, *Seapower in the 21st Century*, s. ed., s. l., s. d.

TILL, Geoffrey, “Maritime Strategy in a Globalizing World”, *Orbis*, Fall 2007, p. 569-575.

TILL, Geoffrey, “Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future”, *CADERNOS NAVAIS N.º 24 – Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*, Janeiro - Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, p. 13 a 20.

WATTS, R. B., “The end of seapower”, *United States Naval Institute Proceedings*, September 2009, p. 40-44.

Sítios da internet

<http://www.wikipedia.org>

OS ÚLTIMOS COMBATES NAVAIS NO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA

Palavras proferidas na Academia
de Marinha pelo Presidente Nuno Vieira
Matias, na sessão solene de 20 de Dezembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ao abrir esta sessão solene comemorativa dos últimos combates navais na Índia Portuguesa, manifesto a Vossa Excelência o reconhecimento da Academia de Marinha por ter querido honrar-nos com a sua presença, dando mais expressão à iniciativa que programámos para celebrar uma data inesquecível. O dia 18 de Dezembro de 1961.

Muito obrigado.

Senhores Almirantes,
Senhores Generais,
Senhoras e Senhores Académicos,
Senhoras e Senhores Convidados.

Aceitem os meus agradecidos cumprimentos pela vossa participação neste acto e por, dessa forma, comungarem connosco o espírito desta sessão tão significativa.

Permitam-me todos que dirija uma sentida saudação aos nossos convidados especiais, isto é, aqueles que por acção directa ou por laços familiares estão ligados aos combates navais do dia 18 de Dezembro de 1961.

Endereço, assim, muito distintos cumprimentos à Exma. Senhora D. Maria do Carmo de Oliveira e Carmo, filhos e netos, aos familiares do Senhor Comodoro Cunha Aragão, aos Senhores Almirantes, Comandantes e Sargentos aqui presentes que fizeram parte das guarnições do NRP *Afonso de Albuquerque* e do NRP *Vega*, em 1961, bem como aos familiares de outros militares desses navios, falecidos. Aceitem todos a minha gratidão pela vossa tão significativa presença.

A Academia de Marinha, ao realizar esta sessão, na linha de outra que aqui teve lugar há dez anos, visa dois propósitos:

O primeiro consiste em homenagear os últimos heróis marinheiros da Índia Portuguesa e o outro traduz-se na recolha de memórias vivas do que foi o dia 18 de Dezembro de 1961 no Estado Português da Índia.

Assim, planeámos três intervenções diferentes, começando pela abordagem dos antecedentes enquadradores do fim do Estado Português da Índia, para a qual convidá-

mos o nosso ilustre académico de honra, Comandante Serra Brandão. Será seguida por uma apresentação sobre o combate do NRP *Afonso de Albuquerque* para que foi convidado o Senhor Vice-almirante Mendes Rebelo, ao tempo chefe do serviço de electrotecnica desse “Aviso”. Terminar-se-á com a evocação do combate aeronaval do NRP *Vega*, através de entrevista a três praças da sua guarnição de 1961, os Senhores, hoje Sargentos, Mendes Freitas, Venâncio dos Ramos e Cardoso da Silva, conduzida pelo Senhor Capitão-de-mar-e-guerra EMQ Vitoriano Cabrita, que foi Chefe do Serviço de Limitação de Avarias daquele “Aviso”.

A todos agradeço, reconhecidamente, a pronta disponibilidade manifestada para darem a sua prestimosa colaboração a este evento.

E porque se trata também de apelar às memórias, permitam-me que recorra às minhas para aflorar as duas invasões trágicas de 1961, um ano negro para Portugal.

Em 15 de Março, tresloucadas gentes da União dos Povos de Angola invadem o norte desse território, a partir do Congo ex-Belga e só em duas semanas, chacinam com indescritível barbárie, 20.000 nativos angolanos e 500 fazendeiros brancos e destroem 700 fazendas (Vd. John Cann, *Counter Insurgency in Africa*). Foi um enorme choque para o País, que a todos nos abalou. Pessoalmente, a meses de terminar a licenciatura na Escola Naval entendi que o futuro não iria ser nada fácil.

De facto, o meu curso foi mandado aprontar para seguir para Angola em viagem de instrução final. Lá chegados no NRP *Pêro Escobar*, contactámos com os horrores da guerra, mas também com o princípio da retomada do controlo e testemunhámos a vontade forte de não soçobrar.

Grande exemplo esse, o das gentes angolanas das várias cores, que os guardas-marinhas trazem à memória de regresso a Lisboa, em viagem aérea, terminado o período de instrução. Era preciso distribuí-los rapidamente pelas unidades navais e pelas de fuzileiros.

Fui voluntário para seguir de novo para Angola, integrado na guarnição do NRP *Vasco da Gama* e é já a dois dias de chegar novamente a Luanda, a 18 de Dezembro, que a bordo, nos apercebemos da grave invasão do Estado Português da Índia.

As notícias eram escassas, mas tememos o pior e procurámos mentalmente identificar os camaradas que lá estavam em serviço.

Facilmente relembrei o então Comandante Cunha Aragão, Comandante do NRP *Afonso de Albuquerque*, por ser pai de um camarada da Escola Naval, e o 2º Tenente Jorge de Oliveira e Carmo que conhecia por constituir uma referência para todos os cadetes que praticavam remo de competição. É que a sua equipa de *yolle* de 4 tinha sido uma das melhores de sempre da Escola Naval. Mas relembrei-o sobretudo porque participara na cerimónia militar de entrega da espada de oficial da Marinha Portuguesa ao Guarda Marinha Oliveira e Carmo, três anos antes. Seria a espada que ele viria a glorificar, como só alguns o fizeram, ao longo da nossa história, tombando num acto de puro heroísmo no Campo da Honra, dos mares de Diu.

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

A Academia de Marinha sente-se hoje particularmente realizada com esta sessão, por nela poder lembrar com orgulho Portugueses que souberam honrar a sua Pátria cumprindo sem mácula o juramento que um dia tinham feito perante a nossa Bandeira. Aqueles que, na expressão do nosso académico Adriano Moreira aqui proferida há dez anos, “*apenas ajoelharam perante o altar da Pátria*”.

É para esses que se orientam as intervenções que se seguem.

Dou a palavra ao Académico Serra Brandão.

A OCUPAÇÃO DE GOA EM 1961 OS ANTECEDENTES

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo académico Eduardo
Serra Brandão, na sessão solene de 20 de Dezembro

O fim da Guerra de 1939-45 deu lugar a profundas alterações no mundo e a inumeráveis progressos em quase todas as actividades da vida humana, como por exemplo a comunicação, a informação e a localização, que exprimem o início de uma nova Idade na história da humanidade. Uma das primeiras e mais visíveis alterações foi o mundo deixar definitivamente de ser eurocêntrico e passar a ser dividido em duas grandes zonas de influência. Outra foi os países do “terceiro mundo”, liderados pela Índia, forçarem a descolonização, apoiados pelos Estados Unidos, pela União Soviética e pela ONU.

O primeiro passo na descolonização foi dado pela Índia em 1947, que lutava havia quase um século para fugir ao domínio inglês. Depois de numerosas tentativas bem sucedidas do governo inglês para contrariar pela força este movimento, a Inglaterra foi obrigada a ceder entregando dois terços do território à União Indiana, predominantemente hindu, e um terço ao Paquistão, predominantemente muçulmano. Em 1971, no culminar da terceira guerra indo-paquistanesa, consequência das sublevações em Caxemira – descrita como “um dos locais mais bonitos do mundo” – o Paquistão viu-se forçado a dar a independência ao Paquistão Oriental, que tomou o nome de Bangladesh.

A independência da Índia foi rápida e pacífica, para o que contribuíram a acção de Mahatma Ghandi e de Jawaharlal Nehru e talvez o facto de os Ingleses estarem cansados de cinco anos de “sangue, suor e lágrimas”.

Permitam-me lembrar que os últimos tempos da ocupação britânica foram animados pelo romântico envolvimento do futuro primeiro-ministro Nehru e *Lady* Edwin Mountbatten, casada com o último Vice-rei da chamada “jóia da coroa”. Desconheço até que ponto este romance terá contribuído para a demora ou para a rapidez da independência.

A Índia merecia ser o território que mais depressa se viu livre do domínio estrangeiro. O nível intelectual, político e cultural dos seus dirigentes e das suas elites não era inferior ao dos europeus e isso explica que se tenha desenvolvido incomparavelmente mais e mais depressa do que os outros territórios coloniais. Obtida a independência, a Índia mostrou imaginação e arte para criar soluções científicas e económicas originais para muitos problemas.

Liberta do domínio inglês, a Índia iniciou o esforço de integração dos enclaves franceses e portugueses, nas costas de Bengala e do Malabar.

Ghandi e Nehru foram as grandes figuras políticas e ideológicas da Índia durante o movimento de independência mas ninguém como Ghandi para ela contribuiu. Tendo

cursado Direito em Londres, foi trabalhar na África do Sul, onde sentiu, como ele disse, as primeiras dificuldades face ao poderoso domínio britânico. Em 1914 regressa à Índia e dá início à sua luta pela independência, procurando demonstrar a superioridade dos hindus sobre os seus dominadores.

O ponto de inflexão determinante que pôs em cheque a dominação britânica foi a famosa “Marcha para o sal”, que acabou com o monopólio governamental no comércio daquele produto. Depois do êxito obtido com esta acção, Ghandi começou a infernizar autoridades e empresários com pacíficas e ingénuas “jornadas de jejum e meditação”, que na prática se traduziam em greves. Morreu um ano depois da independência, com a missão cumprida.

A outra importante figura política da Índia foi, como disse, Nehru, primeiro-ministro eleito desde 1947 a 1964. Também se formou em Inglaterra, frequentando duas famosas escolas em Cambridge.

Nehru estava muito longe de ser o “abominável” inimigo dos portugueses como nos quiseram fazer crer. Ele era respeitado internacionalmente pelo seu neutralismo e pacifismo; e era nacionalmente admirado, o que se deduz da existência de numerosas instituições públicas e universidades com o seu nome e ser considerado uma espécie de símbolo da educação e do bem-estar da juventude. Curiosamente, as crianças quase por toda a Índia tratavam-no por “tio Nehru”.

Um episódio pouco conhecido foi a manifestação logo em 1946, antes da independência da Índia, de um movimento de libertação contra a presença portuguesa em Goa, desafiando as nossas forças armadas e que funcionou como um aviso do que viria a acontecer. Ghandi estendeu a campanha anti-Portugal de tal forma que chegou a criar dificuldades à admissão de Portugal na ONU em 1946.

Portugal recusou sempre negociar com a Índia e, em 1954, numa atitude provocatória, quatro grupos de indianos membros de movimentos cívicos para a integração de Goa, com apoio do seu Governo, invadiram Dadrá e Nagar-Aveli, sabendo que as forças de segurança portuguesas não os podiam expulsar porque entre Damão e Nagar-Aveli existia uma faixa de território sob a soberania da União Indiana.

De nada serviram as reclamações de Portugal por via diplomática e, esgotadas as tentativas de recuperação, o governo português pôs uma acção no Tribunal Internacional de Justiça, em Haia, contra a União Indiana e conduzida pelo advogado Galvão Teles. Portugal ganhou a acção, o que tornou muito felizes o Governo e os portugueses em geral, mas não teve resultados práticos, porque o Tribunal, reconhecendo a soberania portuguesa naqueles enclaves, não autorizou as forças portuguesas a atravessar território alheio sem autorização do Estado Indiano, como aliás era natural.

Entretanto os portugueses iam assistindo a actos inamistosos e provocatórios por parte da União Indiana, como o apresamento de barcos de pesca com bandeira nacional, o bloqueio comercial e a invasão, nem sempre pacífica, do território de Goa por grupos civis, os célebres Satiagrahas, palavra que significa “a força da verdade”.

Para os Indianos não fazia sentido que, no seu território, ainda resistissem velhas bolsas imperiais. Em 1957, após breves negociações, os Franceses abandonaram os qua-

tro pequenos enclaves de Pondichéri que ocupavam na costa de Bengala, o que agravou a nossa posição. O enclave francês de Chandernagor já se tinha autodeterminado por referendo realizado em 1949.

Quase todo o mundo queria a entrega dos nossos enclaves à Índia, mas quase todo o mundo queria que não fosse usada a força armada.

Em 1958 Salazar, para acalmar os ânimos e consolidar a união nas Forças Armadas, substituiu o ministro da Defesa Santos Costa pelo general Botelho Moniz. O novo ministro da Defesa, na perspectiva de uma iminente guerra em África e do aumento da pressão da União Indiana, reconheceu o isolamento de Portugal e, já em 1961, tentou convencer Salazar que a guerra no Ultramar “*era uma missão suicida*”, informação que, por outras palavras, os nossos representantes nas Nações Unidas já tinham dito por carta ao presidente do Conselho. Segundo Maria Manuel Stocker – no seu notável livro *Xeque-Mate a Goa*, que teve a gentileza de me oferecer há dias, Salazar era, ele próprio, o primeiro a reconhecer “*a impossibilidade de opor uma resistência eficaz à União Indiana, no campo militar*”.

Botelho Moniz recusou fazer o golpe de Estado sugerido por alguns militares e preferiu pedir ao presidente da república que demitisse Salazar, para evitar a guerra. Porém, a chacina no norte de Angola de vários milhares de africanos e de um milhar de brancos, mortos à catanada, fez Botelho Moniz pensar que não era a altura própria para reformar o regime, mas sim para socorrer, em primeiro lugar, os fazendeiros angolanos. Mesmo assim Salazar demitiu-o de ministro e a guerra em África veio praticamente reunificar as Forças Armadas e reforçar a autoridade de Salazar, que assumiu a pasta da Defesa.

Um pequeno parêntesis para relembrar que a controvérsia acerca da independência das Colónias vinha de longe e deu lugar a opiniões surpreendentes. Jaime Cortesão, antes de ir para o exílio, defendia na Sociedade de Geografia a portugalidade dos territórios do Ultramar e Álvaro Cunhal, antes de se falar em Guerra Fria, disse que “*as colónias não são nações e não podem assegurar a sua independência*”.

O rápido processo de descolonização, com a independência e assento na ONU de cerca de quinze estados africanos em 1960 e o início da violência em Angola em 1961 aceleraram o passo dos acontecimentos na Índia, onde Goa e os enclaves portugueses constituíam um foco de irritação para Nehru, por não conseguir negociar com Salazar. Dizia Nehru no Parlamento que “*os passos para libertar Goa podem ser revistos de forma a envolverem as Forças Armada indianas*”.

Previendo os acontecimentos, o general Vassalo e Silva, governador desde 1958, alertara o ministério da Defesa que “*o governo Indiano, com o apoio do Bloco Soviético, dos países afro-asiáticos e dos Estados Unidos, poderia empreender uma acção de força contra os nossos territórios*”.

Um relatório da PIDE, de Novembro de 1961, referia que “*a União Indiana tinha comunicado aos Estados Unidos e à Inglaterra que tencionava integrar a Índia Portuguesa no seu território nos meses mais próximos*”.

Em Dezembro Nehru promoveu uma grande concentração de tropas junto à fronteira com Goa para forçar as negociações, o que levou o governo português a pedir a

intervenção do governo americano, que aconselhou Nehru a não usar a força e a respeitar o princípio da autodeterminação. O embaixador americano Galbraith, para acalmar e convencer o ministro dos Negócios Estrangeiros indiano, disse: “*não percebo a vossa pressa (em entrar em Goa) porque ninguém acredita que Portugal tenha a intenção de atacar a Índia e aquilo a que a Índia chama uma concentração naval mais não é do que umas quantas canhoneiras de museu*”. Pelo contrário, na Índia, ao preparar a invasão, suspeitava-se que seria perigoso fazer um bloqueio naval a Goa porque Portugal tinha submarinos que poderiam ter sido deslocados para aquela região.

Portugal apelou também à ajuda de Inglaterra invocando a antiga aliança para exigir apoio à soberania portuguesa em Goa, mas, em resposta, o embaixador britânico informou que era difícil ajudar Portugal visto a Índia ser membro da *Commonwealth*. Mesmo assim, o primeiro-ministro Macmillan escreveu a Nehru pedindo-lhe que não usasse a força e não abandonasse a tradicional política externa da União, assente na moderação. Nehru respondeu que o tempo da diplomacia se tinha esgotado e que Portugal parecia viver noutro século.

O governo também tinha pedido ajuda ao presidente do Brasil, Kubitschek d’Oliveira, e ao ministro dos Negócios Estrangeiros da China, Chu-en-lai. Nem o vizinho Paquistão, não percebo para quê, escapou à nossa acção diplomática.

Como último recurso, o governo português lembrou a Washington o Acordo sobre a base aérea dos Açores e o governo americano, forçado assim a ser mais compreensivo do que o governo inglês, sugeriu a Nehru que suspendesse por seis meses qualquer acção de força para tentar uma solução negociada. De outro modo, ameaçava o governo americano, seria difícil convencer o Congresso a aprovar mais ajuda económica à Índia. Os americanos acabaram, mesmo, por apresentar uma resolução no Conselho de Segurança exigindo que a Índia retirasse as tropas da fronteira de Goa, resolução que foi vetada pela União Soviética. Não foi certamente por acaso que, na véspera da invasão, o presidente soviético Brejnev chegava a Deli.

Entretanto Salazar preparava-se para a invasão mandando retirar de Goa as mulheres e as crianças e escrevendo uma carta memorável ao general Vassalo e Silva, que tinha sob as suas ordens menos de 4.000 militares sem armamento adequado nem meios aéreos de defesa. No dizer do historiador Ribeiro de Meneses, a carta de Salazar “*era nitidamente uma carta escrita para a posteridade*”, o que, penso eu, se confirma pelo facto de Salazar ter desviado da Índia para África e para Timor mais de metade da guarnição militar de Goa.

Segundo Salazar, a resistência pura e simples não bastava e o dever dos militares era resistir, pelo menos oito dias, fazendo condenar a Índia como agressora pela comunidade internacional. E terminava assim a carta: “*É horrível pensar que isso pode significar o sacrifício total, mas recomendo e espero esse sacrifício como única forma de nos mantermos à altura das nossas tradições e prestarmos o maior serviço ao futuro da Nação. Não prevejo possibilidade de tréguas nem prisioneiros portugueses, como não haverá navios rendidos, pois sinto que apenas pode haver soldados e marinheiros vitoriosos ou mortos.*”

A 18 de Dezembro de 1961, o Estado Português da Índia foi invadido e anexado por forças da União Indiana que se apoderaram em 36 horas dos enclaves portugueses.

O ataque foi feito por uma força de 45 mil homens, uma esquadrilha aérea, julgo que de sete aviões, e uma esquadra de vários navios a bloquear as águas de Goa e a preparar-se para bombardear o território se a resistência o exigisse. O *Afonso de Albuquerque* em Goa e a *Vega* em Diu saíram para o mar oferecendo resistência.

Como a desproporção de forças era evidente e as condições geográficas desfavoráveis, às duas da tarde do dia seguinte à invasão, o general Vassalo e Silva – como aliás lhe tinham aconselhado o coronel Costa Gomes, subsecretário de Estado, e D. José Alvernaz, patriarca das Índias – ordenou às forças sob o seu comando que depusessem as armas, desobedecendo a Salazar e evitando a morte de milhares de portugueses e indianos e a destruição da cidade de Goa. A invasão estava terminada.

Segundo António Barreto, criticando o Governo e a imprensa, “*muito depois da rendição ainda a imprensa portuguesa referia batalhas ferozes travadas nas ruas e nos campos de Goa, de que já teriam resultado milhares de mortos*”.

Internamente Nehru reforçou a sua popularidade, mas a comunidade internacional reprovou o uso da força. Na opinião de José Cutileiro, “*a União Indiana acabou por pôr uma nódoa no seu brasão pacifista*”. Nehru, para limpar a sua imagem e preservar as boas relações, escreveu a Kennedy uma longa carta de oito páginas e disse, para quem o quis ouvir, que Goa é uma porta aberta para o Ocidente.

Uma curta observação para terminar.

A Goa que Nehru ocupou em 1961 era, como sabemos, uma sombra da Goa de outros tempos, considerada por Armando Cortesão “*uma das maiores e mais ricas cidades do mundo e um considerável centro de cultura durante os séculos XVI e XVII*”.

Luís de Camões chamou-lhe uma vez “*a senhora de todo o Oriente*” e, noutra ocasião mais maldisposto, chamou-lhe “*mãe de vilões ruins e madrasta de homens honrados*”.

A citada escritora, na conclusão do seu livro, diz que “*nas ancestrais terras indianas de Goa, Damão, Diu, Dadra e Nagar-Aveli, do episódio colonial lusitano de quase 500 anos ficaram vestígios de arte, fortes, igrejas, casas e ruas, uma base de sistema judicial e uns poucos que falam Português*”.

Deixámos esvair-se a língua, a cultura e a influência, mas em Goa existe um ambiente e uma liberdade social, que não se vêem no resto da Índia, e, cinquenta anos depois, ainda se respira futebol e fado.

OS ÚLTIMOS DIAS DO NRP AFONSO DE ALBUQUERQUE. O COMBATE CONTRA AS FORÇAS NAVAIS DA UNIÃO INDIANA EM 18 DE DEZEMBRO DE 1961

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo vice-almirante
José Mendes Rebelo, na sessão solene de 20 de Dezembro



Senhor Almirante Saldanha Lopes,

Estamos todos aqui presentes ainda debaixo da comoção da grandeza e significado das cerimónias que a Marinha Portuguesa, por decisão do Sr. Almirante, entendeu realizar na Base Naval do Alfeite há apenas 2 dias, para assinalar o 50º Aniversário dos combates navais travados entre a lancha *Vega* e o aviso de 1º classe *Afonso de Albuquerque* e as poderosas e modernas forças navais e aéreas da União Indiana aquando da invasão do Estado Português da Índia por aquele País, em 18 de Dezembro de 1961. Aproveito esta Sessão Solene, evocativa daqueles acontecimentos, para lhe agradecer, novamente, a realização daquela sentida cerimónia, que honrou a nossa Corporação e que fez lembrar ao País que aqueles que nela serviram, até com o sacrifício da própria vida, nunca serão esquecidos.

Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha, quero agradecer-lhe o honroso convite que me dirigiu para relembrar, nesta tão prestigiada Academia e perante tão ilustre assistência, o que foram os últimos dias do NRP *Afonso de Albuquerque* e da sua guarnição.

Permita-me ainda uma palavra dirigida ao Senhor Comandante Eduardo Henrique Serra Brandão e ilustre Académico. O Senhor Comandante iniciou a regência da Cadeira de Direito Internacional Marítimo, como Professor da Escola Naval, com o nosso Curso Gonçalves Zarco. Tema, naquela altura, juridicamente controverso e de aplicação prática sempre difícil, foi pelo Senhor Comandante apresentado de forma brilhante, sendo as suas aulas sempre escutadas com o maior interesse e atenção. Isto dito para referir que, uma vez mais e volvidos quase 60 anos, o Senhor Comandante, com a sua comunicação que acabamos de atentamente escutar, conseguiu manter o mesmo brilhantismo e inteligência de ontem e manter viva a nossa atenção às suas palavras.

1. Os Territórios do Estado Português da Índia

O Estado Português da Índia estava dividido em três distritos:
Goa, Damão e Diu.

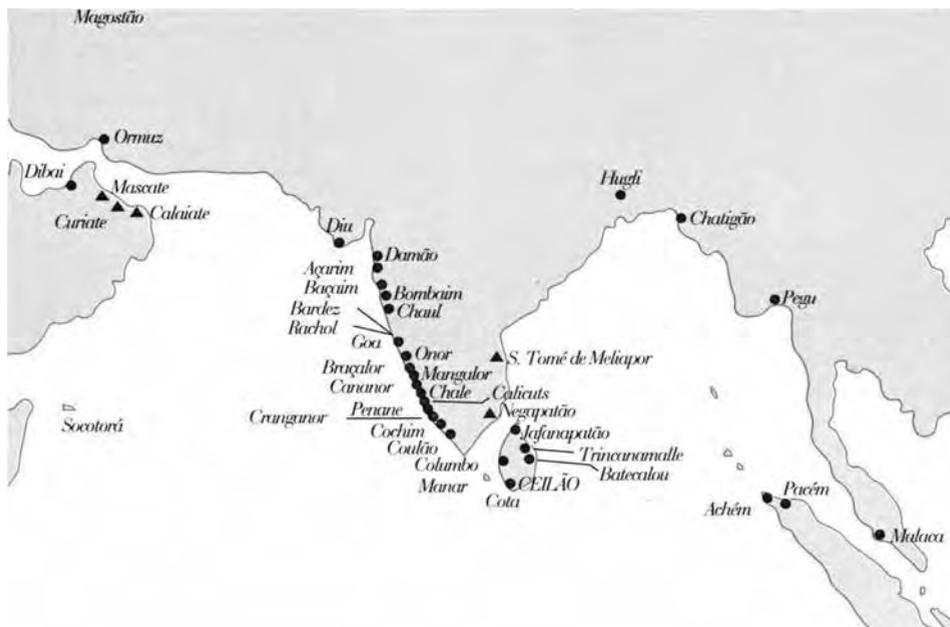


Fig. 1. O mapa mostra a posição geográfica destes três distritos no Continente Indiano.

OS TERRITÓRIOS DO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA

| Distritos | Situação | Área | População | Territórios | Notas |
|--------------|---|----------------------|-----------|---|---|
| GOA | Na costa do Malabar, fica a 400km a sul de Bombaim, a 560km (22h) a sul de DAMÃO e a 600km (24h), por mar, a sueste de DIU. | 3600 Km ² | 650 000 | GOA ILHA DE ANGEDIVA | Dimensões máximas de 100 km N/S e de 60 km E/W. Inclui o forte de Tiracol, a norte, separado do território pelo rio Tiracol. Tem o melhor porto do continente, MORMUGÃO, no estuário do rio Zuari. A ilha (1300m x 300m) encontra-se a 80 km (3h) a sul de Mormugão, distando 1 milha da costa indiana, frente ao porto de Karwar. Em 1505 os portugueses construíram ali a primeira fortaleza no Oriente. |
| DAMÃO | No litoral, à entrada do Golfo de Cambaia, fica a 160km a norte de Bombaim, e, por mar, a 196 km (8h) a leste de DIU. | 50 Km ² | 22 000 | DAMÃO PEQUENO DAMÃO GRANDE | Damão Pequeno, com a fortaleza de S. Januário (1627) está separado de Damão Grande pelo rio Sandalcalo. Em Julho de 1954 os enclaves de DADRÁ e NAGAR-AVELI, deste distrito, foram ocupados pela União Indiana. |
| DIU | No extremo sul da Península de Guzarate, na linha de encontro das águas do Golfo Pérsico e do Golfo de Cambaia | 38 Km ² | 21 000 | ILHA DE DIU GOGOLÁ SIMBOR | Separada do continente indiano pelo canal de Chassi. Inclui a notável fortaleza de Diu (1535) e o fortim do Mar à entrada do canal. Pequena faixa com 2km ² no continente indiano frente à ilha de Diu. Pequeno forte (1722) no continente indiano, ficando, por mar, a 25km (1h) a leste de Diu. |

NOTA- O território da União Indiana ocupa uma área de 3 milhões de km² com uma população de 900 milhões de habitantes. Tornou-se independente do Reino Unido em Agosto de 1947.

Fig. 2. A figura mostra, de forma resumida, as principais características de cada distrito, designadamente os territórios em que se compunham bem como algumas notas sobre as características mais significativas relativas a cada um dos seus territórios. Na mesma figura são também apontadas as distâncias por mar, entre os diversos territórios, assim como o tempo de navegação necessário para percorrer a uma velocidade média de 15 nós.

Mostram-se seguidamente algumas imagens:

Nota de 5 Rupias, Goa (Basílica do Bom Jesus, onde se encontra a urna com o Corpo de São Francisco Xavier, o Monumento a Afonso de Albuquerque e a Ilha de Anediva), Damão (Fortaleza) e Diu (Fortaleza e Fortim do Mar e Fortaleza de Simbor).



Fig. 3. Nota de 5 Rupias do Estado Português da Índia



Fig. 4. Basílica do Bom Jesus, onde se encontra a urna com o corpo de São Francisco Xavier



Fig. 5. Monumento a Afonso de Albuquerque



Fig. 6. Ilha de Anjediva



Fig. 7. Fortaleza de Damão



Fig. 8. Fortaleza e Fortim do Mar



Fig. 9. Fortaleza de Simbor

2. Os Acontecimentos relevantes no período de 18 de Março de 1960 a 17 de Dezembro de 1961

O *Afonso de Albuquerque*, muito recentemente dado com pronto depois de um longo período de fabricos no Arsenal do Alfeite, largou de Lisboa em 18 de Março de 1960 para comissão na Índia com uma duração prevista de 18 meses, levando a bordo um grande grupo de cadetes do curso D. Lourenço de Almeida para uma viagem de circum-navegação. Como nota curiosa lembro que todos esses jovens cadetes de então encontram-se agora na situação de reforma. Recordo que no dia da partida, o Almirante

Sarmiento Rodrigues, então Comandante da Escola Naval, aventou a hipótese de o navio executar toda a viagem de circum-navegação, após a qual regressaria ao Estado da Índia para efectuar a missão atrás referida.

O navio escalou o porto de Ponta Delgada, a Ilha de Porto Rico, a Cidade de Panamá (tendo para o efeito passado pelas emocionantes comportas para atingir o nível das águas do respectivo canal), os portos de San Diego e de S. Francisco da Califórnia, a Ilha de Honolulu no Hawai, onde fomos emocionalmente recebidos pela colónia portuguesa ali sediada, o porto de Hong-Kong, o território de Macau e Singapura com visita a Malaca, tendo chegado a Goa em 16 de Junho. Durante a estadia em Hong-Kong recebemos a notícia de que o navio ficaria em Goa para a comissão, tendo os cadetes completado a viagem regressando no *Bartolomeu Dias* que, entretanto, completara a sua comissão.

Na Índia encontravam-se em comissão três lanchas de fiscalização, *Vega*, *Sirius*, *Antares*, lanchas em fibra de vidro, uma em cada distrito, excepto na época da monção (Maio a Outubro) em que as lanchas de Diu (*Vega*) e Damão (*Antares*) recolhiam a Goa, acompanhadas pelo *Afonso*.

Cabe aqui referir que, além das três lanchas, desde 1954 que no Estado da Índia permaneciam em comissão dois avisos. Porém na sequência de uma visita de inspecção realizada em Novembro de 1960 pelo então Subsecretário de Estado do Exército, tenente-coronel Francisco da Costa Gomes, foi decidido reduzir o efectivo das forças terrestres, então da ordem dos 10.000 homens, para cerca de 3.500 e manter apenas um aviso em comissão.

O *Afonso*, durante a sua comissão, teve três comandantes: à partida de Lisboa o CMG Sequeira Zilhão, depois o CMG Carlos Sanches e por último, a partir de meados de 1961, o CMG António Cunha Aragão.

Nos períodos entre rendições de Comandantes, o Imediato CFR Pinto da Cruz, assumiu o Comando interinamente e eu as funções de Imediato.

Ao longo da sua comissão o navio cumpriu inúmeras missões, designadamente a presença naval e o apoio logístico a Damão, a Diu, à fortaleza de Simbor e ilha de Angediva, nesta ilha para a rendição mensal da sua guarnição (um pelotão do Exército comandado por um alferes) e ainda deslocando-se a Karachi para reparação, docagem e reabastecimento de combustível.

No período fora da monção (Outubro a Maio) o navio fundeava frente a Dona Paula (margem Norte do rio Zuari) e no período da monção (Maio a Outubro) o navio fundeava frente a Vasco da Gama (margem Sul do rio Zuari) perto do porto de Mormugão.

De 14 de Novembro a 16 de Dezembro de 1961, por escolha do Comandante Aragão, exerci em acumulação com a chefia do Serviço de Electrotecnia a chefia do serviço de Navegação por nesse período o respectivo chefe 2º tenente Sarmiento Gouveia ter destacado para comandar interinamente a lancha *Sirius*.

Em 20 de Novembro o *Afonso* largou de Goa para comboiar as lanchas *Antares* e *Vega* de regresso no final da monção. Depois de deixar a *Antares*, sob o comando do 2º

tenente Brito e Abreu em Damão, seguimos para Diu onde chegamos a 22 de Novembro para deixar a lancha *Vega* sob o comando do 2º tenente Oliveira e Carmo, estando previsto uma estadia de quatro dias. Em 24 de Novembro o navio deslocou-se a Simbor levando a Bordo o Comandante Militar de Goa, que se encontrava de visita a Diu.

Ao fim da tarde desse mesmo dia, tendo já regressado a Diu, recebeu-se uma mensagem do Comando Naval de Goa (COMARGOA) determinando o regresso do navio com urgência, para seguir directamente para a Ilha de Angediva onde teria ocorrido provável tentativa de invasão por parte de embarcações indianas, sendo necessário averiguar a situação e apoiar a guarnição ali estacionada. Momentos antes da partida, o Comandante Oliveira e Carmo veio a bordo, pedir-me um Almanaque Náutico, tendo por isso sido o último oficial do navio a despedir-se dele.

Pelas 23h30 do dia 25 de Novembro o navio, profusamente iluminado, fundeou frente à ilha. Por decisão do Comandante Aragão, o imediato, o tenente Pedroso e eu deslocámo-nos a terra onde encontrámos um ambiente de forte tensão e inquietação, revelando a guarnição sinais evidentes de exaustão e perturbação. Esta situação era consequência, (certamente agravada pela permanência na ilha há mais de quatro meses em época de monção e em péssimas condições de habitabilidade) dos acontecimentos ali recentemente verificados que, resumidamente e de acordo com informações que logo ali nos foram reveladas e colhidas, tinham sido os seguintes: Em 17 de Novembro, pelo meio-dia, uma sentinela alvejou a tiro o navio de passageiros *Sabarmati*, que navegava perto da ilha, tendo sido atingido um elemento da sua tripulação, de acordo com a versão indiana.

Este facto foi ocultado pelo militar, só tendo as autoridades portuguesas tido conhecimento dele quando a União Indiana apresentou um protesto formal.

E na noite de 23 para 24 de Novembro, dos diversos postos de sentinela distribuídos pela ilha, foram avistados grupos de pequenas embarcações, sem luzes, que fizeram várias tentativas de aproximação à ilha, não se tendo contudo concretizado qualquer desembarque devido aos disparos de aviso feitos pelas sentinelas, de que teria resultado, segundo as autoridades indianas, a morte de um pescador.

A União Indiana considerou estes incidentes na ilha de Angediva intoleráveis agressões contra um navio indiano navegando nas suas águas e contra pacíficos pescadores indianos na sua faina normal. Estes incidentes, repetidamente desenvolvidos pela imprensa indiana, pelos noticiários da estação *All India Radio* e por violentas declarações políticas, foram o pretexto, o *casus belli*, de que se serviu a Governo Indiano para justificar a invasão dos nossos territórios.

Assim, em 28 de Novembro decide a anexação dos territórios portugueses pela força e dá ordem aos chefes militares para organizarem e prepararem a respectiva operação. A operação toma o nome de *Operação Vijay*, o dia D é marcado para 14 de Dezembro e o general Chaudury é nomeado comandante-chefe das forças invasoras. No entanto, diversas pressões diplomáticas, nomeadamente dos Estados Unidos, levam a adiar a data inicialmente estabelecida, sendo apontadas diversas datas até finalmente ser fixada a data da invasão para 18 de Dezembro de 1961.

Serenada a guarnição de Angediva pela presença do navio e pelo apoio que lhe prestamos, regressamos a Mormugão a 28 de Novembro. Mas nesse mesmo dia pela manhã, surgem dois navios de guerra indianos, o destroyer *Rajput* e a fragata *Kirpan* (mais tarde rendidos pelas fragatas *Betwa* e *Bea* que daí em diante se mantiveram continuamente a patrulhar as águas ao largo da ilha, enquanto o *Afonso* ali estacionava ou a seguir-nos constantemente entre a ilha e Mormugão, dia e noite, neste caso em total *black-out* e interpelando-nos frequentemente por morse luminoso com o célebre “*What Ship*” respondendo sempre, da mesma forma, o *Afonso* com “*portuguese warship Afonso de Albuquerque*”.

Após suspender, para se manter dentro das nossas águas territoriais no estreito canal de 1 milha que nos separava do continente indiano, o navio era obrigado a efectuar várias alterações de rumo até poder aproar a Mormugão. Estas manobras teriam sido interpretadas pelos navios indianos como procurando o *Afonso* posicionar-se contra eles visto que, quando deixamos o canal, os dois navios, navegando em coluna e a cerca de 2 milhas de distância, apresentavam todas as suas peças apontadas ao navio. Esta situação manteve-se sempre em todas as deslocações do navio entre Angediva e Mormugão, quer de dia quer de noite.

O *Afonso* não reagiu a esta provocação mas a partir deste momento o Comandante determinou que se mantivessem guarnecidas as duas peças de vante e prontas a actuar. O navio efectuou ainda mais duas deslocações a Angediva tendo, no intervalo, recebido a visita do General Vassalo e Silva, Governador-Geral e Comandante-Chefe, que dirigiu palavras do maior apreço pela ação do navio, realçando o papel que desempenhava na defesa de Goa e desejando ao navio felicidades na missão.

A última deslocação a Angediva teve lugar em 8 de Dezembro para efectuar a rendição da guarnição ali estacionada há longos meses. Ali nos mantivemos até a noite de 10 de Dezembro. Não posso deixar de referir um episódio verificado neste regresso a Mormugão. Este episódio foi muito preocupante. Aproximando-se o momento de entrar no porto de Mormugão, já na madrugada de 12 de Dezembro, determinei o rumo do enfiamento para entrar no porto, baixar a velocidade para 10 nós e chamei o Comandante. Este enfiamento é muito estreito e passa perto das muralhas do porto. Acresce que o porto estava repleto de navios mercantes para levarem minério de ferro. O Comandante chegou à ponte visivelmente alterado pelas relações com o Comando Naval motivadas por desentendimentos decorrentes de ordens de destacamento de pessoal do navio para o Comando Naval, no quadro da difícil situação em que nos encontrávamos. Chegado à ponte o Comandante deu ordem para entrarmos à máxima velocidade, ordem a que dei cumprimento. Já dentro do enfiamento, ao passarmos àquela velocidade pelas muralhas do porto ficamos com a verdadeira noção do perigo que se iria verificar caso se mantivesse aquela velocidade, acrescido do facto de ser difícil procurar um local seguro para fundear naquelas condições.

Por isso fiz ver ao Comandante o perigo a que ficaríamos sujeitos entrando no porto àquela velocidade e o Comandante, mais calmo, deu-me razão e alterando as ordens iniciais, conseguimos fundear sem qualquer dificuldade, por volta das 3 horas da manhã de 13 de Dezembro.

No dia 13 o Governador-Geral dá a ordem para a evacuação dos familiares dos militares e dos civis no paquete Índia, tendo este largado para Lisboa no dia 14 de Dezembro.

Pelas 2 horas da manhã desse mesmo dia o Comandante Aragão decidira mudar de fundeadouro por forma a ficar o navio afastado dos grandes depósitos de combustível de Vasco da Gama, visto ter existido ameaça do seu bombardeamento pela força aérea indiana.

Foi neste novo fundeadouro que no dia 18 de Dezembro de 1961 os navios indianos abriram fogo contra o *Afonso de Albuquerque*.

Importa agora conhecer as missões atribuídas às forças navais dos dois países e os meios navais que compunham essas forças.

Missão atribuída ao *Afonso de Albuquerque*

A missão atribuída ao navio foi estabelecida por 2 mensagens enviadas ao Comando Naval de Goa pelo Estado-Maior da Armada. A primeira de 11 de Novembro, retransmitida a todos os navios em comissão na Índia, estabelecia: “*Se a União Indiana atacar em força os nossos territórios, os navios deverão combater até ao último cartucho, afundando-se quando totalmente, repito, totalmente impossibilitados de continuar a luta*”.

A segunda, de 16 de Dezembro, continha ordens mais detalhadas relativamente ao *Afonso*, dando origem a uma Ordem de Operações (e ao seu respectivo Plano) elaborado pelo Comando Naval, a qual foi recebida no navio na noite de 16 para 17 de Dezembro ou seja na véspera do combate. Esta Ordem de Operações continha os seguintes pontos:

1. Acção Naval combatendo contra forças navais da União Indiana desde que não se verifique grande desproporção de forças;
2. Encalhar no local assinalado quando, por motivo de avarias, correr o risco de se afundar;
3. Utilizar a artilharia como bateria costeira, defendendo o acesso ao porto de Mormugão;
4. Destruição do navio quando:
 - a) Se esgotarem as munições;
 - b) A artilharia não estiver em condições de ser utilizada;
 - c) As forças invasoras ameaçarem Pangim.
5. Incorporação da sua guarnição no núcleo de defesa concentrando na península de Mormugão. Relativamente a estes dois documentos devem salientar-se os seguintes aspectos:
 - a) Primeiro - existia contradição entre a mensagem de 11 de Dezembro e a Ordem de Operações no que respeitava ao destino do navio quando impossibilitado de continuar a luta – encalhar o navio impedia a seu afundamento;
 - b) Segundo - era inexequível no respeitante à destruição do navio visto não existirem a bordo cargas de demolição;
 - c) Terceiro - a Ordem de Operações só foi recebida a bordo na véspera do combate.

Missão atribuída à Marinha Indiana na *Operação Vijay*

O Governo Indiano considerava indispensável que a anexação dos territórios portugueses, a ter de ser feito por meios militares, teria de ser executada por intermédio de uma operação relâmpago por forma a que a ocupação ficasse consumada antes que as relações e pressões internacionais, que naturalmente se verificariam, sortissem efeito abortando a operação. Embora dispondo de uma poderosa força terrestre e detendo por completo o domínio do espaço aéreo, o sucesso da operação só seria completamente garantido quando a Marinha tivesse os meios para cumprir a Missão que lhe caberia nessa operação e que consistia, essencialmente, nos seguintes, pontos:

1. Prevenir acções hostis das unidades navais portuguesas contra o território indiano;
2. Assegurar o controlo efectivo do mar nas proximidades dos territórios portugueses;
3. Efectuar bloqueio dos portos de Mormugão e Enseada de Aguada;
4. Neutralizar a acção do *Afonso de Albuquerque*;
5. Bombardear a ilha de Angediva e ocupá-la;
6. Neutralizar as baterias costeiras portuguesas no caso de estas abrirem fogo;
7. Apoiar as forças terrestres onde necessário.

Não dispondo dos meios necessários no período que se seguiu imediatamente à data da sua independência em 1947, a União Indiana desenvolveu e concretizou um plano naval entre 1957 e 1961 que incluiu, entre outras unidades, um porta-aviões, um cruzador e oito modernas fragatas. Não terá sido por acaso que a decisão do Governo Indiano de invadir os nossos territórios só foi tomada após a integração daquelas unidades na sua Marinha e, muito particularmente, após entrada ao serviço do porta-aviões, em Novembro de 1961.

Forças navais portuguesas e indianas envolvidas nos teatros de operações

O quadro da página seguinte mostra a composição dos meios navais portugueses e indianos empregues nos teatros de operações de Diu, Damão, Goa e Ilha de Angediva, bem como algumas das suas respectivas características no que se refere ao armamento principal.

Para cumprimento da sua missão a Marinha Indiana constituiu quatro *Task Units* (TU):

- TU1** - Constituída pelo cruzador *Nova Delhi* para apoiar a operação em Diu;
- TU2** - Constituída pelo cruzador *Maysore* e pela fragata *Trishul* para bombardear e ocupar a Ilha de Angediva;
- TU3** - Constituída pelas fragatas *Betwa*, *Bea* e *Cawery* para bloqueio do porto de Mormugão e neutralizar o *Afonso de Albuquerque*;
- TU4** - Constituída pelo porta-aviões *Vikrant*, pelo destroyer *Rajput* e pelas fragatas *Kirpan* e *Khukri* para operar ao largo entre Goa e Bombain, prevenindo operações hostis contra o território indiano, apoiar a TU3 e apoiar as forças terrestres onde necessário.

**AS FORÇAS NAVAIS DE PORTUGAL E DA UNIÃO INDIANA
NOS
TEATROS DE OPERAÇÕES**

| Teatros de operações | Deslocamento (toneladas) | Velocidade máxima (nós) | Navios | Armamento principal |
|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------------|---|--|
| DIU | 18 | 17.5 | Lancha fiscalização VEGA 1959 | 1 peça Oerlikon de 20 mm |
| | 9740 | 31 | Cruzador NOVA DELHI 1933/1948 | 6 peças de 152 mm em três torres duplas |
| DAMÃO | 18 | 17.5 | Lancha fiscalização ANTARES 1959 | 1 peça Oerlikon de 20 mm |
| | | | | |
| GOA | 18 | 17.5 | Lancha fiscalização SIRIUS 1959 | 1 peça Oerlikon de 20 mm |
| | 2400 | 19 | Aviso AFONSO de ALBUQUERQUE 1935 | 4 peças de 120 mm 2 peças de 76 mm 8 peças Oerlikon de 20 mm |
| | 2515 | 25 | Fragata BETWA 1960 | 4 peças de 115 mm em duas torres duplas |
| | 2515 | 25 | Fragata BEAS 1960 | 4 peças de 115 mm em duas torres duplas |
| | 1925 | 19 | Fragata CAUVERY 1943/1948 | 4 peças de 101 mm |
| | 19 500 | 24.5 | Porta - Aviões VIKRANT 1945/ Nov 1961 | 21 aviões Sea Hawks |
| | 2424 | 34 | Destroyer RAJPUT 1942/1948 | 4 peças de 120 mm |
| | 1536 | 27 | Fragata KIRPAN 1959 | 3 peças de 40 mm |
| | 1536 | 27 | Fragata KUTHAR 1959 | 3 peças de 40 mm |
| | 1536 | 27 | Fragata KHUKRI 1959 | 3 peças de 40 mm |
| ILHA DE ANGEDIVA | | | | |
| | 11 000 | 31.5 | Cruzador MYSORE 1940/1957 | 9 peças de 152 mm em três torres triplas |
| | 2500 | 30 | Fragata TRISHUL 1960 | 2 peças de 115 mm |

Notas adicionais a destacar:

- a) A heróica acção da lancha *Vega* e do seu Comandante será desenvolvida na comunicação do CMG EMQ José Vitoriano Cabrita;

- b) A Marinha indiana não teve qualquer acção em Damão. A lancha *Antares* manteve-se em patrulha ao largo da costa todo o dia 18 de Dezembro sem ter sido alvo de qualquer ataque pela aviação indiana. À noite, sem comunicações com Goa e apercebendo-se da ocupação de Damão, o seu Comandante, 2º tenente Brito e Abreu decidiu seguir para Karachi. A lancha foi mais tarde transportada para Portugal;
- c) Em Angediva duas poderosas unidades foram utilizadas contra a minúscula ilha defendida por um pelotão de 30 homens comandados por um alferes;
- d) Em Goa a Marinha Indiana empregou três modernas Fragatas contra o *Afonso de Albuquerque*, bastando uma simples e breve comparação das respectivas características para facilmente reconhecer a situação de clara desvantagem do *Afonso* face ao adversário: O *Afonso* era um navio antiquado, já com cerca de 30 anos de serviço e perto do abate. As suas 4 peças de 120mm eram comandadas por uma torre directora não acoplada a um radar, com carregamento manual das munições, resultando numa cadência de tiro muito baixa, da ordem dos 2 disparos por peça por minuto ou seja um total de 8 tiros por minuto: Contrariamente, as fragatas que o defrontavam eram navios da última geração da classe *Leopard*, com tecnologia avançada, com central de tiro acoplada a radar de artilharia e carregamento automático das peças, com uma cadência de tiro 5 vezes superior à do *Afonso*, do que resultava poderem as 3 fragatas em conjunto disparar cerca de 120 tiros por minuto;
- e) Como nota final refere-se que a fragata *Diogo Gomes*, estacionada em Angola recebeu ordem em 25 de Novembro para seguir rapidamente para a Índia a fim de reforçar os meios ali existentes. A despeito do maior empenho do seu Comandante, o Capitão-de-fragata Pedro Correia de Barros e da sua guarnição, o navio não teve a possibilidade de cumprir a missão visto que em 18 de Dezembro ainda se encontrava a norte de Madagáscar pelo que recebeu ordem para regressar a Moçambique.

3. O combate naval do *Afonso de Albuquerque* em 18 de Dezembro de 1961 contra as modernas e poderosas forças navais da União Indiana

Às primeiras horas do dia 18 de Dezembro o navio encontrava-se no seguinte estado de prontidão:

- Máquinas principais preparadas e navio pronto a navegar;
- Amarra desmanilhada e pronta para ser içada;
- Todas as peças prontas a fazer fogo, com os respectivos parques municados e os paióis com munições espoletadas e escorvadas;
- Peça 2 e 4 *Oerlikons* guarnecidas.

O moral da guarnição era elevado. Para tal contribuíra o facto de convivermos há quase 2 anos e termos partilhado momentos delicados e de grande intensidade nos

últimos 30 dias, os quais por outro lado, nos tinham mantido afastados de ambientes externos negativos.

Pelas 06.40 horas, uma mensagem de COMARGOA informa o navio que tinha começado a invasão do território pela União Indiana (na realidade, conforme a notícia radiodifundida pela emissora de Goa às 04.00 horas, o Exército indiano iniciara a essa hora o ataque ao nosso território).

Toca de imediato a alvorada e às 06.55 horas todo o pessoal ocupa os seus postos de combate, equipado e com colete de salvação.

Às 07.00 horas têm lugar os primeiros ataques pela força aérea indiana: oito bombardeiros *Camberra* atingem o aeroporto de Dambolim com bombas e neutralizam a sua pista e, pouco depois, seis aviões a jacto *Hawker Hunter* atacam com *rockets* a Estação Rádionaval de Goa e a Estação dos CTT e silenciam-nas.

As comunicações entre Goa e Lisboa passam então a ser feitas unicamente com os equipamentos do navio, até cerca das 10.30 horas ou seja, enquanto as condições de propagação diurna o permitiam.

Com o nosso pessoal em postos de combate antiaéreo, quer durante os ataques atrás referidos quer quando fomos sobrevoados a grande altitude, os aviões indianos mantiveram-se sempre fora do alcance das nossas peças. De qualquer maneira foi evidente a incapacidade das *Oerlikons* fazer o seu seguimento com a manobra manual das peças. Se a força aérea indiana tivesse a missão de neutralizar o *Afonso*, tê-lo-ia feito sem dificuldade em poucos minutos.

Pelas 09.00 horas e à distância de 6 milhas são avistadas as fragatas *Betwa* e *Bea*, com a artilharia principal em bateria, passando a cruzar ao largo de Mormugão a distâncias variáveis entre as 6 e as 12 milhas navegando em coluna com rumos Norte ou Sul. Passamos por isso a postos de combate de superfície, mantendo-se contudo as nossas peças alinhadas com o navio. As balastradas foram abatidas para libertar os campos de tiro e os depósitos de gasolina das embarcações são lançados ao mar.

Cabe aqui referir que a guarnição do navio não tinha a lotação completa, situação que não permitia ocupar em simultâneo os postos de combate de superfície e anti-aéreo. Assim, consoante a natureza da ameaça aviões/navios, a qual se verificou até cerca das 11.00 horas, hora a que deixaram de ser avistados aviões, o pessoal era obrigado a deslocar-se de uns postos para outros.

Na ponte alta, que neste navio era totalmente descoberta, encontravam-se o Comandante Aragão, o imediato Capitão-de-fragata Pinto da Cruz, o Chefe do Serviço de Armas Submarinas, 1º tenente Martins Gonçalves, o Chefe do Serviço de Navegação 2º tenente Sarmiento Gouveia e cinco praças, sendo um deles o grumete telegrafista José Manuel Rosário da Piedade como ronda. Na torre directora encontravam-se o Chefe do Serviço de Artilharia, 1º tenente Machado Rebelo com uma guarnição de 7 homens. Existindo as condições e dificuldades de execução da ordem de operações conforme atrás referido o Comandante Aragão, a certa altura, chama à ponte o Chefe de Serviço

de Máquinas Capitão-tenente EMQ Soares Felner, combinando com ele a forma e o momento para executar o máximo de destruições possíveis no navio. Assim quando o navio tivesse esgotado todas as suas possibilidades de continuar o combate, as máquinas e as caldeiras deveriam ser destruídas.

Pelas 11.30 horas é servida uma refeição ligeira fria ao pessoal, nos seus postos. Apesar de já decorridas 5 horas debaixo de grande tensão e ansiedade, o moral da guarnição mantinha-se elevado.

Cerca das 12.00 horas, as duas fragatas citadas, que entretanto se tinham deslocado para Sul ficando ocultadas pelo morro de Mormugão, surgem repentinamente por de trás desse morro, aprofadas à entrada do porto em coluna e à máxima velocidade. Um pouco mais atrás vinha outro navio, a fragata *Cawery*. Aproximadamente à distância de 5 milhas do *Afonso*, a fragata que comandava a coluna, *Betwa*, transmite repetidas vezes, em morse luminoso, a palavra “*Surrender*” e, pouco depois o navio abre fogo contra o *Afonso*, ao mesmo tempo que as três fragatas mantendo-se em coluna, alteram para o rumo Norte, ficando desse modo na melhor situação de ataque ao navio com os seus lados de EB voltados contra o navio e abrindo fogo contra ele com todas as suas peças.

Encontrando-me na tolda, à popa do navio tive ocasião de observar o resultado desta primeira salva, 4/5 granadas rebentam com estrondo no mar, a cerca de 10 metros da popa, levantando enormes gerbes.

O Comandante Aragão não teve um momento de hesitação, manda abrir fogo contra as fragatas, picar a amarra e colocar as máquinas a toda a força. O mestre do navio, Primeiro-sargento Francisco Lima, solta de imediato a amarra, libertando o navio que começa a navegar.

Dá-se assim início a um combate desigual com o *Afonso* em clara desvantagem artilheira, como atrás salientamos, e que vai desenrolar-se a distâncias entre as 3 e as 7 milhas, com os três navios indianos a navegarem em coluna frente à baía de Mormugão, navegando com rumos Norte ou Sul, o que lhes permitia, apresentando-se pelo través, utilizar toda a sua artilharia simultaneamente contra o nosso navio, que, por seu lado, numa situação de desvantagem acrescida, vai ser obrigado a manobrar com vários rumos, alguns dos quais só permitindo utilizar 2 peças simultaneamente, dentro do espaço confinado do estuário do rio Zuari Aida por cima restringido pela presença de 5 navios mercantes fundeados.

Apesar desta situação, nos primeiros minutos do combate, o tiro dos navios indianos revelou-se pouco preciso, não se registando o impacto de qualquer projectil mas apenas estilhaços resultantes de rebentamentos por cima do navio. Além de utilizarem projecteis próprios para combate de superfície, como sucedera na primeira salva, algumas peças indianas estavam a empregar projecteis antiaéreas com espoleta de aproximação os quais, provocando o seu rebentamento à passagem do alvo, produziam uma chuva de estilhaços contra o navio. Contrariamente às peças indianas montadas em torres fecha-

das, as peças do *Afonso* não tinham protecção para o pessoal pelo que era clara a intenção de introduzir grande número de baixas para levar o navio rapidamente a rendição.

Pouco tempo depois pelas 12.05 horas, o inimigo suspende fogo volta a repetir por morse “*Surrender*”. Para compreender este sinal o comandante Aragão ordenou alto fogo, mas a ordem não é recebida nas peças 3 e 4 (a ré) que continuam a disparar pelo que o Imediato é enviado a ré para cumprir a ordem, só regressando à ponte mais tarde. Compreendida a mensagem o Comandante manda reabrir fogo e dá ordem para sair do porto perto das 12.08 horas. Ao mesmo tempo que os navios indicados recomeçam o fogo, o *Afonso* guina para BB para demandar um enfiamento, ao centro da baía e que recentemente tinha sido definido pela Brigada Hidrográfica. Ao passar cerca das 12.11 horas pelo navio panamiano Ranger, fundeado a cerca de 500 jardas por EB, este é atingido pelo fogo indiano, abrindo-lhe um enorme buraco no costado. Pelas 12.14 horas o navio guina para EB e aproa ao enfiamento. Nesse momento é atingida uma fragata indiana que abandona o combate sendo substituída, provavelmente, pelo destroyer *Rajput*. Já no enfiamento, com rumo constante e com as peças 3 e 4 de ré provisoriamente impossibilitadas de serem utilizadas, o navio é enquadrado pelo fogo inimigo e as granadas começam a atingi-lo e cerca das 12.17 horas um projectil acerta e desfaz o projector, entrando vários estilhaços incandescentes pelas frestas da torre directora, sem no entanto atingir os seus ocupantes. Compreendendo o perigo da situação o Comandante Aragão manda guinar para BB para regressar ao porto. Mas cerca de 3 minutos depois (12.20 horas), já no fim da guinada, a ponte sofre um novo impacto directo que atinge a torre directora e provoca uma chuva de estilhaços que matam instantaneamente o grumete Rosário da Piedade, projectam o Comandante Aragão contra a torre directora, gravemente atingido por estilhaço no peito um pouco abaixo do coração e ferem ligeiramente o tenente Sarmiento Gouveia. O Comandante Aragão, expressando grande sofrimento ainda consegue exclamar “*Eu já estou...o Imediato que assumo o comando...não se rendam*”. O tenente Gouveia transporta o Comandante para o pavimento inferior e o 2º tenente médico Alçada Cardoso presta-lhe os primeiros socorros e toma conta dele. A manobra do navio é transferida para a ponte baixa e a torre directora é abandonada por ter sido inutilizada, passando as peças a comando local e individual.

Nos cerca de 30 minutos que se seguem, continua a abater-se sobre o navio um dilúvio de ferro e fogo. O parque das peças anti-aéreas é atingido, destruindo a *Oerlikon* nº 3 e a peça de 76 mm nº 2 (este parque por ter sido anteriormente desguarnecido por insuficiência de pessoal não registou vítimas conforme já atrás referi); o monta-cargas das peças 1 e 2 avante é atingido ficando inoperativo, a chaminé, atingida por uma granada tomba para EB, a ponte alta, muito danificada, começa a arder, alguns pequenos focos de incêndio começam a surgir nas superestruturas (sendo no entanto prontamente extintos pelo serviço de Limitação de Avarias) e no costado do navio os estilhaços abrem inúmeros buracos. A fotografia que se apresenta, tirada de bordo de um dos navios mercantes fundeados, mostra o *Afonso* debaixo de fogo indiano, justamente nesta fase do combate.



Fig. 10. O *Afonso de Albuquerque* debaixo de fogo indiano

Não obstante esta situação dramática a guarnição prosseguiu o combate com entusiasmo, ânimo e determinação: o navio continua a disparar com as peças 1, 2, e 4 (peça 3, entretanto encravara e ficara fora de acção), as duas primeiras utilizando munições ainda existentes no respectivo parque. Mais um navio indiano é atingido, abandonando o combate com a popa envolta em fumo.

Entretanto o imediato, antes de chegar à ponte, avaliando a situação e receando que os paióis de munições fossem também atingidos e fizessem explodir o navio, dá ordem para serem alagados. O Chefe do Serviço de Máquinas, ao ter conhecimento desta ordem, interpreta-a como correspondendo ao momento combinado com o Comandante, isto é, que o navio tinha esgotado as possibilidades de continuar o combate, e não tendo meios de comunicar com a ponte que lhe permitissem obter confirmação, dá ordem para destruição das máquinas e caldeiras, de acordo com as instruções que tinha recebido do Comandante.

Quando o imediato chega à ponte, já o navio, com as máquinas e caldeiras inoperativas, começara a perder andamento não possibilitando alcançar o local de encalhe previamente definido na Ordem de Operações (em Dona Paula conforme assinalado a vermelho no desenho), pelo que dá ordem para que o encalhe se faça no local mais próximo possível, vindo o navio a encalhar pelas 12.46 horas a 150 metros da praia.

Logo a seguir ao encalhe o imediato manda arriar a embarcação, (que das 6 que o navio dispunha, era a única que estava em condições de navegar), para onde foi transportado numa maca o Comandante Aragão, a despeito dos seus insistentes pedidos para que o abandonassem no navio, seguindo para terra acompanhado pelo Dr. Alçada Cardoso e alguns marinheiros.

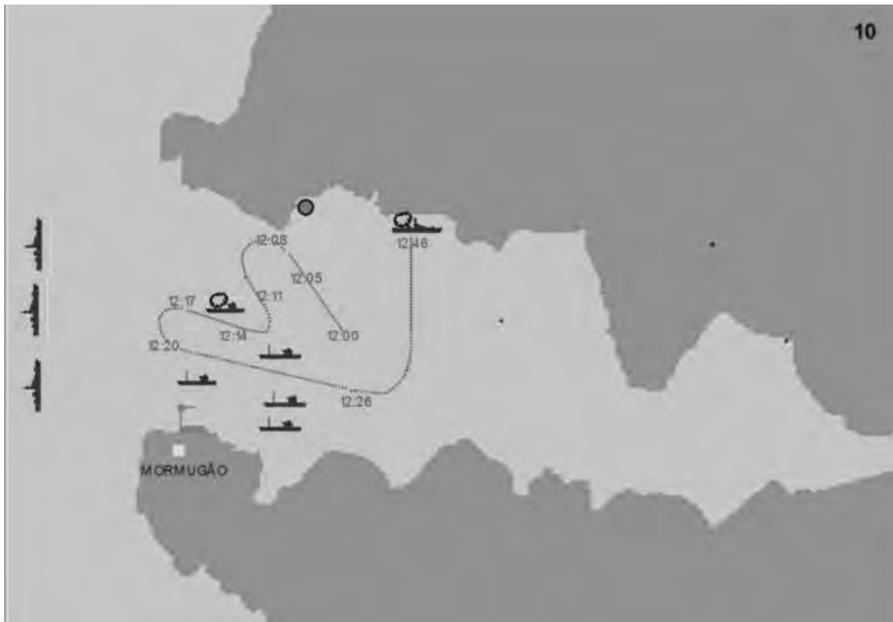


Fig. 11. Combate Naval

Verificou-se entretanto um episódio que, podendo ter tido consequências graves, acabou, quanto a mim, pela forma como foi resolvido, por se tornar emblemático na caracterização da acção do navio: o sargento sinaleiro, fortemente perturbado pela violência do bombardeamento que se continuava a abater sobre o navio, manda buscar à enfermaria um pano branco que içava no mastro. Porém a adriça que içava o pano fica embaraçada e o pano ficou enrodilhado, não se tornando visível. Quando o 2º tenente Martins Gonçalves é informado desta acção do Sargento, tenta aliviar o pano, mas não o conseguindo, trepa ao mastro e corta a adriça, fazendo cair o pano.

Esta espontânea e corajosa acção do 2º tenente Martins Gonçalves simbolizou o espírito de missão, sacrifício e solidariedade que esteve sempre presente na guarnição, particularmente durante os dias difíceis que antecederam o combate e, muito particularmente, durante o próprio combate.

Mesmo encalhado, o navio continua a disparar com a peça nº 1 a vante e a peça nº 4 a ré (a peça nº 2 ficara entretanto inoperativa).

Pouco depois, esgotadas as munições existentes no seu parque, a peça nº 1 cessa fogo, mantendo-se em acção apenas a peça nº 4 que foi a última a silenciar-se por volta das 12.51 horas. Mantendo-me na tolda testemunhei o extraordinário comportamento e determinação do pessoal que a guarnecia: tendo-se entretanto avariado o monta-cargas, o pessoal passou a transportar as munições do paiol para a peça em cadeia humana, só tendo cessado fogo quando todas as munições se esgotaram.

Durante o combate, o *Afonso* disparou cerca de 350 tiros com as suas peças de 120 mm, tendo atingido 2 navios indianos, causando-lhes 5 mortos e 13 feridos, além do abandono do combate, segundo foi confirmado pelos oficiais da Marinha indiana que, mais tarde, estando já prisioneiros, nos visitaram.

Só depois de silenciar todas as peças é que foi então dada ordem para abandonar o navio. Mesmo debaixo de fogo dos navios indianos, que se manteve com a mesma intensidade e características contra o navio encalhado, mas também sobre a praia e as arribas próximas, onde os rebentamentos eram ensurdecadores e assustadores, foi na maior ordem que a guarnição foi abandonando o navio, tendo-o feito, a nado de debaixo dos estilhaços que caíam na água por toda a parte.

Os oficiais foram os últimos a abandonar o navio, por volta das 13.15 horas (entretanto o 1º tenente Victor Pedroso tinha calmamente reunido todos os documentos e dinheiros do Conselho Administrativo, que, mais tarde, lhe permitiram apresentar a correcta prestação de contas).

Em terra o pessoal foi-se dispersando para escapar aos bombardeamentos.

Juntando um numeroso grupo dirigi-me para a zona de Dona Paula onde fui encontrar o Comandante Abel de Oliveira, tendo-se então decidido reunir toda a guarnição no Clube Militar Naval de Goa, em Carazalém.

Entretanto o grupo que ficara a acompanhar o Comandante Aragão, os tenentes Sarmiento Gouveia, Baptista Coelho e Dr. Alçada Cardoso e mais 4 homens decide abandonar o local onde se acolhera por já não oferecer segurança dada a continuação do bombardeamento indiano e, não encontrando outra opção, inicia um penoso percurso pelo interior, através de terreno acidentado e com densa vegetação. Tendo deixado um primeiro grupo de pessoal no Clube, regresssei à Dona Paula para recolher o restante pessoal. Aí encontrava-se abandonado um automóvel e uma camioneta do Comando Naval. Quando, conduzindo o automóvel, me preparava para recolher pessoal que ia chegando, vejo aproximar-se a correr e a acenar-me um pescador goês que com alguma dificuldade fez-me entender “*que estava uma capitão ferido no meio do mato*”. Meto-o no carro e não existindo qualquer picada sigo as suas instruções entrando pelo mato adentro e cerca de 10 minutos depois deparo com o grupo que acompanhava o Comandante Aragão, exausto pela caminhada debaixo do sol ardente e completamente perdido. Transportado para o hospital de Pangim o Comandante Aragão ali deu entrada pelas 17.15 horas depois de ter sido atingido pelo estilhaço que quase o matara. Prontamente assistido ali foi operado e salvo milagrosamente. O estilhaço encontra-se exposto no Museu de Marinha integrado no conjunto museológico evocativo dos combates navais na Índia em 1961.

Ao fim da noite de 18 de Dezembro ficou finalmente reunida a guarnição do *Afonso de Albuquerque* no Clube Naval.

Só um verdadeiro milagre pode explicar que numa guarnição de 190 homens, sujeita a violento, intenso e sofisticado bombardeamento durante quase 2 horas, durante o combate do navio e durante o abandono, apenas se tenha registado um morto, um

ferido grave e alguns feridos ligeiros. Por ironia do destino, o 1º Sargento Santa Rita do Comando Naval, quando em Dona Paula assistia ao combate naval, foi atingido e morto por um estilhaço dos projecteis disparados pelo navios indianos já depois do *Afonso* ter encalhado!

Com o abandono do navio pelo último homem da sua guarnição o Aviso *Afonso de Albuquerque* que servira a Marinha nos últimos 30 anos continuando com a Bandeira Nacional orgulhosamente içada, acaba de cumprir com Honra e Valentia a sua última Missão: morrer em combate em 18 de Dezembro de 1961 pela defesa de Goa, depois de esgotadas todas as suas capacidades numa luta desigual sustentada contra uma poderosa e moderna força naval indiana, cerca de 450 anos depois da morte, quase no mesmo local, de uma das figuras mais ilustres da História de Portugal, cujo nome herdara e honrara até ao último momento da sua existência, e que se encontrava gravado no seu costado.

4. O internamento no campo de concentração de prisioneiros de guerra em Pondá e o seu repatriamento.

Em 19 de Dezembro, pelas 12.45 horas, o General Vassalo e Silva, depois de avaliar a situação e ouvir os Comandantes de várias unidades, decide-se pela rendição. E às 14.00 horas envia ao General Chaudhury, Comandante Chefe das Forças Indianas, a mensagem em que solicita a suspensão do fogo entre as duas forças.

A guarnição do *Afonso* e o Comandante Abel de Oliveira são feitos prisioneiros em 20 de Dezembro, ficando internados no Clube Naval debaixo de vigilância de militares indianos até 27 de Dezembro.

Tem interesse referir que em 20 de Dezembro, através de um correspondente da *Reuter* que nos foi visitar, consegue-se enviar um telegrama para Lisboa informando que do combate travado resultara um marinheiro morto, o Comandante gravemente ferido e ligeiros ferimentos noutros militares.

A despeito deste telegrama ter sido recebido dias antes, na noite de 23 de para 24 de Dezembro ainda passaram na televisão nacional retratos de todos os oficiais do *Afonso*, como tendo morrido em combate!

Em 27 de Dezembro fomos transferidos para o campo de prisioneiros de guerra em Pondá, o *Alpha War Detenues Camp*. Neste campo, ex-instalações do Destacamento de Engenharia também foram internadas várias unidades do Exército, num total de cerca de 1.800 homens. Noutros três campos (Aguada, Alparqueros e paredes meias com o *Alpha*, o dos prisioneiros de Diu, entretanto trazidos a bordo do cruzador *Nova Delhi*) foram internados mais cerca de 1.200 homens.



Fig. 12. *Alpha War Detenues Camp* em Pondá

O internamento no campo *Alpha* prolongou-se por cerca de 5 meses.

Durante esse período, o comandante Aragão, após prolongada convalescença do grave ferimento sofrido em combate e da delicada operação a que foi sujeito, deslocou-se ao nosso campo para uma sentida e comovente despedida da sua guarnição, antes de ser repatriado para Lisboa.

Embora de forma abreviada pareceu-me de interesse desvendar alguns aspectos que caracterizaram a vivência nos 5 meses de cativo naquele campo:

- 1) Calor sufocante característico da estação de monção;
- 2) Dramáticas condições de habitabilidade e de saneamento (basta referir que as instalações onde nos encontrávamos estavam calculadas para alojar cerca de 200 homens e agora encontravam-se ali cerca de 1.800!);
- 3) A alimentação muito deficiente e pobre, confeccionada pelo nosso pessoal em enormes caldeirões de campanha. A espera para receber uma refeição durava em média mais de uma hora;
- 4) Escassez de água canalizada, aparecendo ocasionalmente durante a madrugada;
- 5) Sujeição diária a várias formaturas para contagem;
- 6) Tensão permanente decorrente da vigilância exercida pelos militares indianos, verificou-se mesmo uma situação com resultados imprevisíveis pela ameaça de fuzilamento indiscriminado por parte das forças indianas fortemente armadas que abruptamente foram introduzidas no campo, cercando a toda a volta com armas metralhadoras apontadas aos prisioneiros em formatura para contagem que se prolongou por mais de 4 horas e que só no último instante, por intervenção intrépida do capelão do Exército Português, não teve outras consequências;
- 7) Apoio moral e material limitado (artigos de higiene e medicamentos) por parte da Cruz Vermelha Internacional e de Goa, organizações que nos reconheceram

como prisioneiros de guerra, de acordo com o estatuto da Convenção de Genebra que nos foi aplicado;

- 8) Permanente incerteza quanto à data do repatriamento devido ao impasse das negociações entre os dois governos. Neste aspecto, um pequeno programa emitido semanalmente pela emissora nacional designado por *É Portugal que manda* dirigido aos prisioneiros de guerra, além de emitir mensagens dos familiares, em nada contribuiu para amenizar a dura vida dos prisioneiros. Este impasse foi aproveitado pelo Governo Indiano. Em 23 de Março de 1962 fez divulgar pelos campos de concentração o seguinte comunicado: “*O Governo da União Indiana, dada a intransigência do Governo de Portugal em resolver o problema do repatriamento dos prisioneiros de guerra, tem a honra de lhes oferecer a liberdade desde que a viagem de regresso seja suportada pelos próprios. Esta oferta tem validade de 3 semanas findas as quais, se ainda existirem prisioneiros em Goa, para reduzir o esforço militar indiano em Goa, serão distribuídos por diversos locais no território da União Indiana*”.

Como se calcula este comunicado gerou enorme agitação no campo, redundando em enorme inquietação quando alguns militares, até alguns com responsabilidade de comando de pequenas unidades, manifestaram intenção de aceitar a oferta indiana, chegando ao ponto de se reunirem com agentes de viagens que logo acorreram ao campo. Em reunião convocada para avaliar a situação criada, a Marinha foi decisiva para a posição final resultante desta reunião. Nenhum militar poderia aceitar esta oferta e em contra partida, e de imediato, seriam enviados telegramas dando conhecimento da situação às autoridades portuguesas através das Embaixadas de Portugal no Paquistão e do Brasil em Nova Delhi, esta por estar encarregada das relações de Portugal com a União Indiana.

A pressão destes telegramas bem como dos enviados particularmente pelos prisioneiros às famílias deu os seus frutos. O engenheiro Jorge Jardim foi encarregado de ir a Goa estabelecer as bases do repatriamento com as autoridades indianas e em 13 de Abril foi decidido o nosso repatriamento. Foi estabelecida uma ponte aérea entre Goa e Karachi e fez-se seguir para Karachi os paquetes portugueses *Vera Cruz*, *Pátria* e *Moçambique*. O primeiro navio a largar de Karachi foi o *Vera Cruz*, trazendo a bordo a guarnição do *Afonso de Albuquerque*, tendo chegado a Lisboa em 22 de Maio de 1962.

5. Notas finais

No termo desta comunicação farei referência a dois acontecimentos que não poderão ser esquecidos dada a grave ofensa que constituíram para os portugueses ex-prisioneiros.

O primeiro verificou-se na chegada do *Vera Cruz* a Lisboa. O navio depois de ter estado a pairar ao largo de Cascais cerca de 3/4 horas, atracou às 06.30 horas aos primeiros alvares, na doca de Alcântara. E ao longo de todo o cais encontravam-se alinhados militares com as armas empunhadas e apontadas ao navio. A guarnição do

Afonso de Albuquerque foi a primeira a desembarcar e tendo sido levada em camionetas para Doca da Marinha, onde se encontravam para nos receber o Ministro da Marinha, Almirante Quintanilha de Mendonça Dias, todos os Almirantes do activo e o Comandante Cunha Aragão.

Surpreendentemente, o segundo acontecimento viria a verificar-se mais recentemente, no ano de 1998: a aprovação pela Assembleia de República, por sua exclusiva iniciativa e por unanimidade dos deputados de todos os partidos nela representados da lei nº 34/98, na qual ao fim de quase 40 anos, se reconhece o direito a reparação e reconhecimento públicos aos cidadãos portugueses feitos prisioneiros ou capturados em combate no decurso da guerra nas ex-colónias. Regulamentando a lei nº 34/98, o Ministro da Defesa Nacional de então, Dr. Castro Caldas, do Governo do Eng. António Guterres, emitiu um parecer no qual considera que aquela lei não só não era aplicável aos ex-prisioneiros de guerra da Índia como ainda naquele território não teria havido prisioneiros de guerra ou capturados em combate no decurso da invasão, mas acantonamento com detenção e internamento com manutenção da cadeia de Comando, em que a situação de incerteza, violência ou risco do cativo é bem diferente e que as operações de evacuação dos militares poderia ter decorrido no dia seguinte ao cessar das hostilidades! Como é fácil e simples calcular, qualquer destes dois acontecimentos pela profunda ofensa que representaram, provocaram justa indignação dos ex prisioneiros de guerra.

Em particular o segundo acontecimento por constituir, deliberadamente, uma indesculpável ignorância da História e um inaceitável desrespeito por portugueses e militares que tendo cumprido, sem hesitação, uma missão de Estado Português, viveram momentos de enorme tensão com perigo de vida e sofreram em desumanas condições a privação da liberdade durante mais de 5 meses.

Só mais tarde e por iniciativa do então Ministro da Defesa Dr. Paulo Portas foi dado cumprimento e execução da lei nº 34/98.

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,
Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha,
Senhores Almirantes e Oficiais, minhas senhoras e meus senhores.

Numa das mensagens dirigidas pelo Presidente do Conselho ao Governador-geral nas vésperas da invasão do Estado Português da Índia, e recebida a bordo do *Afonso de Albuquerque* pelas razões atrás citadas, podia ler-se a dada altura “...*não prevejo possibilidades de tréguas nem de prisioneiros de guerra, como não haverá navios rendidos pois sinto que apenas pode haver soldados e marinheiros vitoriosos ou mortos*”

O Capitão-de-mar-e-guerra António da Cunha Aragão, comandante do NRP *Afonso de Albuquerque* e o Segundo-tenente Jorge Manuel Catalão Oliveira e Carmo, comandante do NRP *Vega*, oficiais de gerações bem diferentes mas pertencentes à mesma Escola que os formou, não tiveram a mínima dúvida de que, humanamente, face à flagrantemente desproporção com as forças indianas que teriam de enfrentar, nunca poderiam ser vitoriosos. No seu íntimo sabiam que a decisão de levar os seus Homens ao combate,

que fatalmente se avizinhava, implicaria o sacrifício das suas vidas e, mais doloroso, dos Homens que comandavam.

Não obstante terem vivido debaixo de enorme tensão nos dias que antecederam o momento do combate, devido à crescente e ameaçadora presença de poderosas forças aeronavais indianas, estes verdadeiros Chefes no momento da decisão não tiveram qualquer hesitação pelo confronto com aquelas forças. E bastou esse acto grandioso, assumido de forma tremendamente solitária, para galvanizar as guarnições dos seus navios e fazer com que o seu comportamento, reconhecido e admirado publicamente, até pelos seus adversários de então, passasse a figurar no extenso e heróico acervo dos combates navais da História de Portugal.

Aproveito este momento para prestar homenagem aos elementos da guarnição do *Afonso de Albuquerque* que entretanto já faleceram, destacando para além dos sargentos e marinheiros os nomes dos camaradas Comandante Pinto da Cruz, do Capitão-tenente Engenheiro Soares Felner, do 1º tenente Martins Gonçalves e dos meus queridos amigos, Comandante Victor Marques Pedroso e do Capitão-de-mar-e-guerra médico naval Francisco Alçada Cardoso, e endereçar a minha amizade e abraço a todos os outros oficiais da guarnição que ainda se encontram entre nós, não esquecendo em especial a figura sempre presente nos momentos mais difíceis que vivemos, do Capitão-de-mar-e-guerra Abel da Costa Campos de Oliveira, então capitão dos portos da Índia Portuguesa, que em breve fará os seus 91 anos.

O COMBATE AERONAVAL DO NRP VEGA NAS ÁGUAS DE DIU, EM 18 DE DEZEMBRO DE 1961

Comunicação apresentada na
Academia de Marinha pelo capitão-de-mar-e-guerra
José Vitoriano Cabrita, na sessão solene de 20 de Dezembro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,
Senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha,
Senhores Académicos,
Senhores Almirantes,
Senhora D.^a Maria do Carmo Oliveira e Carmo e filhos,
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Em 18 de Dezembro de 1961, Portugal possuía ao longo da Costa do Malabar na Índia, vários territórios estrategicamente bem posicionados: Goa, Ilha de Anjediva, Damão, Diu e o Forte de Simbor.

Ao tempo, os enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli, da jurisdição de Damão, ocupados em 1954 pela União Indiana, estão ainda em disputa nos planos jurídicos e políticos no tribunal de Haia.

Todos estes territórios constituíam o Estado Português da Índia.



Diu e o Forte de Simbor situam-se no extremo sul da península de Kativara, á entrada do golfo de Cambaia na costa de Guzarate.

Para a defesa e fiscalização da zona marítima de Diu, a Marinha Portuguesa dispunha do NRP *Vega* e da embarcação *Folque*.



A *Vega* era comandada pelo Segundo-tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo, meu saudoso e inesquecível camarada de curso da Escola Naval.

Naquela época encontrava-me em comissão de serviço em Goa como oficial da guarnição do Aviso de 1ª classe *Afonso de Albuquerque*, que defendia o Porto de Mormugão.

Poucas horas depois também entraria em combate, com a Marinha de Guerra da União Indiana, na defesa daquele território.





A *Vega* era uma lancha de fiscalização de 18 toneladas e 17 metros de comprimento, com casco em fibra de vidro, e armada com uma peça antiaérea *Oerlikon* de 20mm.

A *Folque* era uma embarcação da Delegação Marítima, armada com uma metralhadora *Dreyse* de 7.9mm, utilizada para patrulha e também para o serviço da brigada hidrográfica.

A guarnição do NRP *Vega* era constituída pelos:

- 2º Tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo, Comandante;
- Cabo artilheiro 2195 António F. da Silva Gonçalves;
- Marinheiro fog. mot. 5645 Armando Cardoso da Silva;
- Marinheiro fog. mot. 6788 António da Silva Nobre;
- Marinheiro electricista 5353 Francisco Mendes de Freitas;
- Marinheiro telegrafista 11037 João Lopes da Costa Bagoim;
- Marinheiro artilheiro 10030 António Ferreira;
- Grumete artilheiro 13032 Venâncio Ramos.

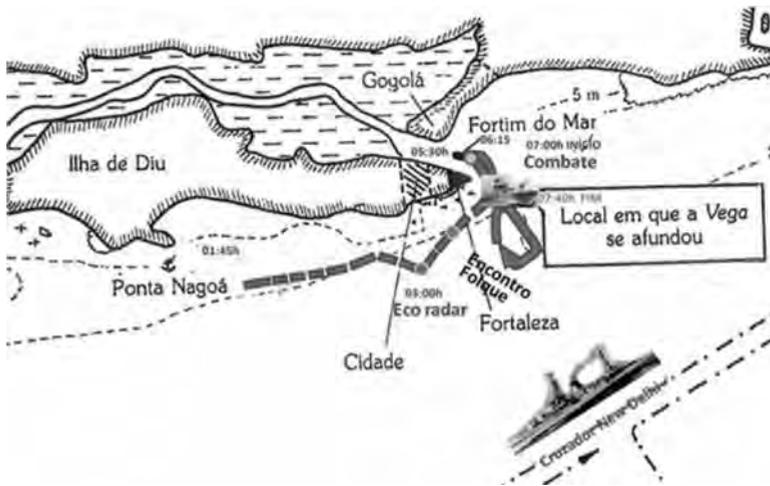
A guarnição da lancha *Folque* era constituída pelos:

- Cabo artilheiro 2590 José de Azevedo;
- Marinheiro artilheiro da reserva Aníbal Fernandes Jardim.

Da hidrografia:

- Marinheiro artilheiro 6216 António José Botinas.

Em 18 de Dezembro de 1961, a União Indiana invade o Estado Português da Índia por terra, mar e ar.



Movimentações do NRP *Vega* a partir da 01.45h de 18 de Dezembro de 1961, desde a Baía de Nagoá até fundear entre a Fortaleza de Diu e o Fortim do Mar

O NRP *Vega* encontrava-se em Diu, fundeada a sul da baía de Nagoá.

Meio século depois, temos a felicidade de ter entre nós, três dos heróicos sobreviventes do combate aeronaval, travado entre a *Vega* e duas esquadrilhas de aviões a jacto, da Força Aérea da União Indiana.



São eles:

- Sargento-ajudante Mendes Freitas, então marinheiro electricista;
- Primeiro-sargento Venâncio Ramos, então grumete artilheiro;
- Cabo Cardoso da Silva, então marinheiro fogueiro-motorista.

São eles as vozes vivas que nos vão dar o testemunho do que foi o espírito de serviço, abnegação, heroicidade e sacrifício do jovem Aníbal Jardino em plena flor da vida, que embora pertencendo a outra unidade, se ofereceu voluntariamente ao Comandante Oliveira e Carmo, para integrar a guarnição da *Vega* e substituir um elemento desta que se encontrava doente.

Peço agora ao Cardoso da Silva que retroceda 50 anos e nos relate os acontecimentos que testemunhou e viveu como marinheiro de serviço, naquele dia, quando o seu navio se encontrava fundeado na Baía de Nagoá, cerca da 01.45 horas.

- *“Cerca da uma hora e quarenta e cinco minutos estando eu de serviço a bordo da lancha Vega, ouvi um estrondo enorme vindo de terra. Pareceram-me serem tiros de peça de artilharia pesada. Dirigi-me de imediato aos aposentos do Senhor Comandante, com o intuito de o informar do que tinha acabado de escutar.”*

- *“O Senhor Comandante mandou levantar a guarnição e eu fui lançar os motores imediatamente. O Senhor Comandante mandou içar o ferro e rumou para a ponta de Diu. Entretanto a meio do percurso aparece no radar um eco na escala das 15 milhas náuticas, um eco grande. Estou certo que o Senhor Comandante sabia que se tratava de um navio de guerra.”*

- *“Chegámos à ponta de Diu e encontramos a lancha Folque.”*

- *“A lancha Folque era uma embarcação da Capitania ao serviço da Brigada Hidrográfica, utilizada para patrulha e prestava assistência a lancha Vega.”*

- *“O Comandante Oliveira e Carmo ordenou que a guarnição da Folque que era constituída por três homens, embarcassem na Vega. A Folque foi abandonada com os motores a trabalhar, engrenados a vante toda a força rumo a terra, para que ela se destruisse embatendo nas rochas.”*

- *“O navio que nós já tínhamos referenciado como sendo de guerra, disparou vários tiros iluminantes ficando tudo iluminado á nossa volta.”*

- *“Este em seguida disparou alguns tiros de metralhadora pesada sobre a lancha, mas não direcionados á Vega. Certamente seria um aviso intimidatório. Em seguida transmitiram em morse luminoso algumas letras que o nosso telegrafista não conseguiu decifrar. Seriam talvez para a lancha se render.”*

- *“Rumamos para Diu e fomos fundear a Vega, na baía de Diu entre o Fortim do Mar e a Fortaleza.”*



Panorâmica da Fortaleza de Diu com localização do NRP Vega e o cruzador indiano New Delhi

Após a explanação feita pelo Cardoso da Silva, pergunto ao Sargento Freitas, qual a sequência dos acontecimentos que ocorreram depois de terem fundeado entre a fortaleza e o Fortim do Mar?

- “Após a lancha ter fundeado, o Senhor Comandante Oliveira e Carmo mandou ir para terra, o cabo Gonçalves que estava doente. Este foi incumbido de relatar ao Senhor Governador de Diu o sucedido nessa noite.”

- “Mandou depois desembarcar a guarnição da Folque com o propósito de destruir a casa que servia de alojamento e instalações da marinha, assim como todos os equipamentos. Para que o inimigo não se apoderasse destes.”

- “Imediatamente a seguir, o marinheiro artilheiro Anibal Fernandes Jardim, da guarnição da Folque pediu autorização para permanecer a bordo da Vega, para substituir o cabo artilheiro da Vega que se encontrava naquela altura doente. Este pedido foi prontamente aceite, uma vez que era artilheiro e poderia ser necessário.”

- “Deixou de se ouvir o tiroteio e à volta reinava o silêncio.”

- “Começa a clarear e o Comandante para identificar visualmente o navio que pairava frente a Fortaleza de Diu que havia detetado com o radar durante a noite, içou o ferro. Assim que deixou o porto, avistou a cerca de duas milhas o poderoso cruzador Nova Deli da União Indiana.”

- “A Vega voltou para a baía de Diu e fundeou novamente entre o Fortim do Mar e a Fortaleza, permanecendo nas proximidades desta, no local onde o exército dispunha de uma metralhadora anti-aérea, para ajudar a defender com a sua Oerlikon.”

- “O Comandante Oliveira e Carmo farda-se com o uniforme branco e diz que é para morrer com mais honra.”

- “O Senhor Comandante leu uma mensagem do Estado-Maior da Armada que ordenava para a lancha Vega combater até ao último cartucho e não se render ao inimigo.”

- “Desse-nos que era isso mesmo que tencionava fazer: ‘...sei que vão cumprir o vosso dever como eu e vamos acabar numa batalha aeronaval em defesa de Diu e da Pátria.’”

- “Depois disso, os elementos da guarnição reuniram algumas fotografias dos familiares em jeito de despedida beijaram-nas. De seguida resolveram fazer um pedido de desculpas uns aos outros. Viveu-se um momento de grande união e de seguida entrámos em combate.”

Depois da dramática comunicação feita pelo Comandante Oliveira e Carmo e sendo o Venâncio Ramos municionador da *Oerlikon*, diga-nos quando e como começou e desenrolou o combate aeronaval?

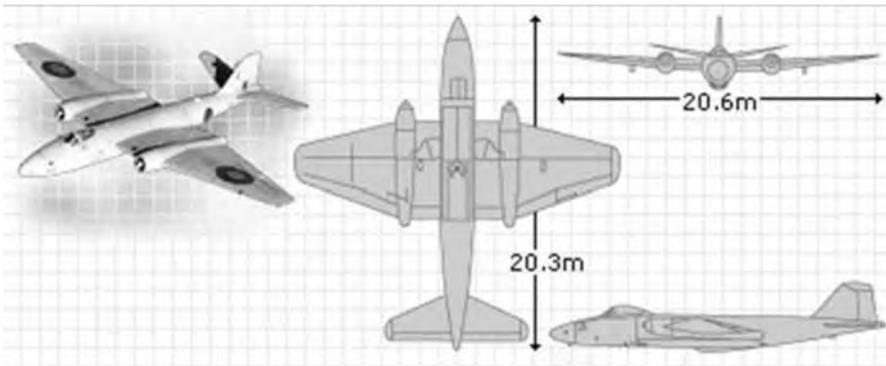
- “O Senhor Comandante Oliveira e Carmo já nos tinha informado que mal rompesse o dia, viria a aviação da União Indiana. Eram umas sete horas e cinquenta minutos. A guarnição já se encontrava em postos de combate. Eu e o Ferreira tínhamos a peça municionada e pronta a disparar. Veio um avião de combate em direção a Fortaleza e ao sobrevoar a lancha a baixa altitude, o Comandante mandou abrir fogo: ‘Fogo neles, Ferreira! Dá-lhes!’. A lancha ainda se encontrava fundeada.”



Caça-bombardeiro *Canberra*

- “O Comandante manda suspender de emergência e picar a amarra. O ferro ficou no fundo do rio. A lancha guina e seguimos em direção ao mar sempre a fazer fogo quando sobrevoados. Ao sair do rio, o Comandante manda substituir na peça de artilharia o marinheiro Ferreira que já acusava cansaço, pelo grumete e assim entrei eu em acção.”

- “O Comandante disse-me: ‘Ramos, quando aparecer a aviação, eu vou aproar a lancha aos aviões, tu fazes fogo e eu guino para bombordo ou estibordo.’ E assim fizemos uns quantos ziguezagues. Estes ataques sucediam-se. Com estas manobras os aviões em parrelha disparavam fogo contra nós, mas não conseguiram acertar. A lancha Vega só tinha uma peça de artilharia Oerlikon de 20mm á proa.”



Caça-bombardeiro *Canberra* da esquadrilha da Força Aérea da União Indiana que atacou o NRP Vega

- “Quando a peça antiaérea da Fortaleza encravou, os jatos indianos passaram a atacar só a Vega repetidamente, com parrelhas de dois aviões.”

- “Foi então que a aviação indiana mudou de tática e começou a atacar pela popa da lancha que estava desprotegida. Um avião vem da direcção do sol e outro de uma direcção perpendicular.”

- “Os outros marinheiros começaram a encher de munições os carregadores já vazios.”

- “Nisto ouvi um dos meus camaradas a gritar: ‘olha, vem um a ré.’ Eu não tive tempo de abrir fogo. O avião atinge a lancha a meio navio, ele para de imediato. Eu venho ver o sucedido e deparo-me com o marinheiro artilheiro Ferreira já sem vida e o Senhor Comandante com ambas as pernas cortadas. Vi umas fotografias no chão que seriam da família. O Bagoim, o Costa e o Jardim já tinham saltado para o bote e eu e os que ainda nos encontrávamos a bordo íamos colocar o Comandante ferido no bote e afastar este da lancha. Em seguida veio outro avião que atinge novamente a Vega e o bote, que começou a meter água de imediato. O bote começa a afundar-se e eu agarro-me novamente á lancha e subo para bordo desta. Fui aos motores para ver se eles arrancavam

para poder movimentar a lancha, mas a tentativa resultou infrutífera. Agarro um pau que estava na tolda e atiro-me ao mar e afasto-me nadando. A Vega já estava toda em chamas.”



Medalha comemorativa exibindo o combate aeronaval do NRP Vega

Sargento Mendes de Freitas, dê-nos a sua visão do combate e se possível recorde as emoções vividas no momento.

- “Depois de a Vega ter sido atingida em cheio, o marinheiro Bagoim juntamente com o Anibal Jardim arrearam o bote e saltaram para dentro ficando agarrados à popa da lancha. Eu arrastei o Senhor Comandante ferido, para o colocar no bote. Eu estava com atenção ao Senhor Comandante e aos aviões. De repente aparece um avião que começa a disparar pelo través e vejo um cordão dourado a sair do avião atacante. Mas como eles começaram a disparar muito antes, não nos atingiram nessa passagem. Eu com aquela ansiedade deixei o Comandante para trás e corri em direção dos marinheiros que estavam no bote e gritei: ‘Fujam, fujam, fujam.’ Começa novo raid da aviação e a cadência de fogo era tão grande que não se podia fazer mais nada. Refugiei-me na tolda. O inimigo acerta novamente no navio. Ouvi um estardalhaço enorme, fiquei entorpecido, fiquei com um zumbido nos ouvidos e sem saber o que era de mim. Não me lembro se caí na tolda ou se fiquei de pé. Lembro-me de me aproximar da tolda para ver se os camaradas do bote estavam feridos. Ouvi dizer aos marinheiros do bote que se iam afastar da lancha, mas o bote desapareceu debaixo dos pés deles.”

- “Veio novo ataque e eu fiquei ali... Não sei. Foi a força que me auxiliou a sair daquela posição; tenho a noção de ter sido uma força anímica muito poderosa, pois eu não tinha tino nenhum do que estava a fazer.”

- “O Silva que estava atrás do popa do navio disse-me para saltar para o mar. Nisto vem novo ataque e eu com aquela força que me deu, atirei-me de pés juntos para o mar.”

Cardoso da Silva, relate as acções de salvamento por si praticadas e outras acções que queira recordar.

- “Na segunda descarga dos aviões que atingiram a Vega foram apanhados pelo fogo inimigo os dois marinheiros que estavam no bote para receber o Comandante gravemente ferido e o grumete Venâncio que estava á borda onde se encontrava o bote. Os três ficaram feridos. O Freitas estava no convés a apoiar o Comandante. Entretanto já se tinha lançado ao mar a balsa salva-vidas e eu mandei-me ao mar. O vento que se fazia sentir e a maré arrastaram a balsa salva-vidas para longe da Vega. Eu nadei até a balsa e trouxe-a para perto da lancha e disse ao Freitas para se mandar á água o que fez com muita relutância. Fui apanhá-lo e fui buscar os dois camaradas que se encontravam muito feridos, o Bagoim e o Jardino.”



Simulação do que foi o combate aeronaval do NRP Vega com a aviação indiana na defesa da Fortaleza de Diu

- “A Vega estava a arder, os projeteis inimigos tinham perfurado os tanques de combustível que derramou para o mar. Este derrame dificultou ainda mais a manobra da balsa salva-vidas. Fiquei sem poder abrir os olhos e sentia o gasóleo na garganta. Nestas condições comecei a rebocar a balsa salva-vidas enquanto a Vega era consumida por uma pilha de fogo. Ardia de proa à popa ao mesmo tempo que rebentavam as munições que tínhamos nos cunhetes e tambores que alimentavam a peça Oerlikon de 20mm que estava á proa. A Vega afundava lentamente com o Ferreira já morto e o Senhor Comandante a bordo também sem vida.”

- “O Comandante Oliveira e Carmo, já com as duas pernas amputadas no 1º ataque que atingiu a Vega, acabou por perder a vida no ataque seguinte, onde foi desta vez mortalmente atingido no peito. Nós não tivemos tempo para o retirar do navio para o bote. Se por hipótese tivesse-mos tido tempo para colocar o Comandante com as duas pernas decepadas no bote aconteceria a mesma coisa, uma vez que o bote também foi atingido pela aviação, afundando-se, ficando dois marinheiros bastante feridos. As balas inimigas arrancaram uma perna ao Jardino que acabou por falecer umas horas depois na balsa que eu rebocava. O que mais resistiu aos ferimentos foi o Bagoim, mas este tinha o antebraço separado, uma peça de carne ali pendurada a boiar junto a ele. Era um rapaz forte e gordo. Entraram-lhe duas balas no corpo, uma por cima no braço e outra pelas costas junto aos rins, tendo ficado muito mal tratado.”

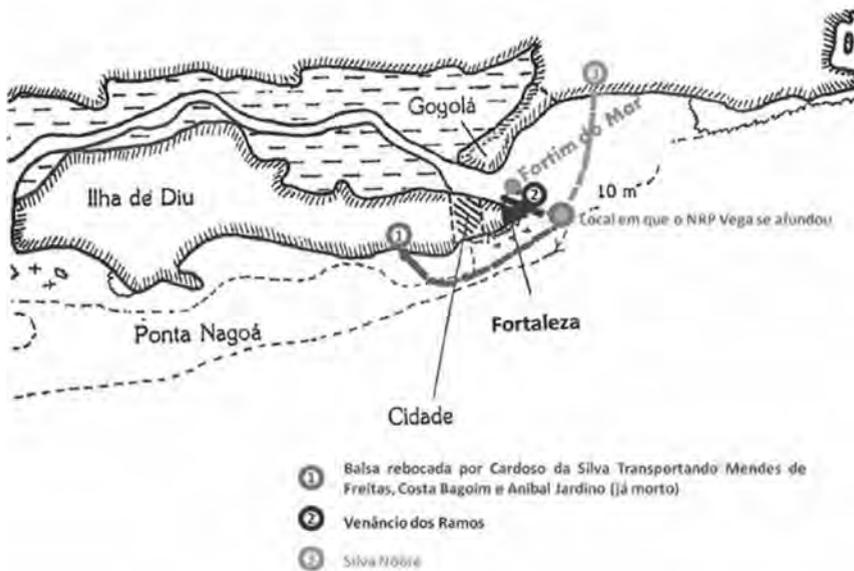
- “Eu conforme pude, desatei o colete de salvação, preendi uma fivela do colete à balsa salva-vidas, tendo ficado com o colete por baixo do peito e preendi a outra fivela ao meu cinto e comecei a nadar para terra.”

- “Como a água estava cheia de gásóleo dificultava ainda mais a tarefa de rebocar a balsa com os camaradas. Como não consegui ver, eram eles que me guiavam. O Freitas dizia-me: ‘Silva, não estamos a ir para terra.’ Só depois de sair do combustível derramado é que comecei a ganhar orientação e poder fazer qualquer coisa. Fui nadando. Nadando para terra, tendo-a quase alcançado por duas vezes, mas o vento forte que vinha de terra e a corrente de água do mar, arrastavam-nos para fora. O esforço era inglório. Se tivéssemos conseguido chegar mais cedo, cerca de uma hora antes a terra firme, talvez o Jardino não tivesse falecido. O Jardino tinha uma perna cortada pela canela, tendo no percurso sofrido muito. Começou a enfraquecer, a pedir-me ajuda e a dizer que não tinha mais forças.”

- “Olhei para trás e vi, ele estava branco como a cal da parede. Tinha-se esvaído em sangue. Coloquei-o em cima da balsa salva-vidas. Esta era pequena, tendo ficado com o peito sobre uma borda e as pernas sobre a outra borda. Foi só nesta altura que reparámos nos ferimentos que ele tinha.”

- “Penso que este percurso tenha levado mais de seis horas, pois nenhum de nós tinha relógio.”

- “Finalmente chegámos com a balsa salva-vidas a terra firme. Era uma zona de rochas e o Freitas que estava menos cansado do que eu, ajudou-me a por a balsa com o corpo do Jardino em cima das rochas. Eu fiquei ali junto ao corpo do Jardino, completamente exausto. O Freitas auxiliou o Bagoim, que ferido como estava, permaneceu ali deitado.”



Diu, 18 de Dezembro de 1961. Percurso realizado pelos sobreviventes, a nado, até chegarem a terra

Sargento Venâncio Ramos, estando gravemente ferido nas pernas, narre como decorreu o seu salvamento.

- “O meu salvamento foi assim: mandei-me para á água, agarrei uma bóia e afastei-me. A lancha estava a ser consumida pelas chamas. Os aviões indianos deixaram de atacar a lancha Vega e voltaram a disparar contra a fortaleza.”

- “O Cruzador Nova Deli começa também a fazer fogo, bombardeando a Fortaleza. Como o fogo inimigo era dirigido á Fortaleza e passava-me por cima, eu desviei-me e fui nadando para terra. Talvez tivesse levado umas quatro horas, ia ferido, estava sozinho, levava unicamente a emoção de chegar a terra.”

- “Cheguei ainda com o capacete de combate, descalço e tronco nu. Dirigi-me ao hospital que ficava perto do local onde alcancei terra. Ao chegar ao hospital estavam lá uns soldados. Disse-lhes que a Vega tinha ido ao fundo e eles levaram-me para dentro do hospital e ali me trataram. Segundo me disseram mais tarde alguns militares da Fortaleza que presenciaram o combate, três aviões indianos tinham sido atingidos, um dos quais possivelmente abatido. Esta versão foi confirmada por um oficial indiano já no campo de prisioneiros no Beta Detenues Camp.”

Sargento Mendes de Freitas, relate os acontecimentos que viveu, desde que chegou a terra até encontrar auxílio.

- “Chegado a terra firme, o Silva estava exausto. O Bagoim cheio de dores e com muita dificuldade em mover-se. Eu era o único que me sentia com forças para ir ao hospital pedir ajuda para os transportarem e serem tratados. Ora eu não sabia onde estava. Entrei naquele campo, um campo agreste, cheio de arbustos e fui caminhando descalço com calção e corpete.

Tive muita sorte! Os aviões da União Indiana passavam por cima de mim, repetidamente, a voar muito baixo. Fui andando, andando e no percurso encontrei uma casa de indianos. Eu creio que foram eles que me chamaram. Com uma admiração notável, senti a amizade que aquele povo nutria pelos portugueses. Perguntaram-me se eu queria comer. Estava cheio de fome. Deram-me pão espalmado, que comi. Bebi também água. Perguntei-lhes onde ficava o hospital e eles disseram-me que o hospital ficava naquela direção mas longe e que por isso teria que andar bastante. Logo a seguir encontrei um jeep do exército com soldados que foram buscar os meus camaradas que estavam nas rochas. Transportaram-nos até ao hospital.”

Sei que depois acabaram prisioneiros no *Beta Detenues Camp* em Pondá. Eu estava também prisioneiro de guerra no *Alpha Detenues Camp* adjacente ao vosso campo. Peço ao Cardoso e Silva que descreva como chegaram aquele campo.

- *“Depois de tratados no hospital estivemos uns quantos dias em Diu, prisioneiros, na Fortaleza. Embarcaram-nos no Cruzador Nova Deli e transportaram-nos para Goa. Uma vez ali chegados desembarcámos do Cruzador e transferiram-nos para uma barça de transporte de minério. Tendo subido o Rio Zuari, fomos para a zona de Agaçaim e um dia depois desembarcaram-nos da barça e transportaram-nos em camiões para o Campo de prisioneiros Beta Detenues Camp em Pondá.”*

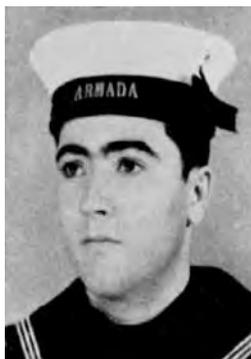
A 6 de Maio de 1962, os prisioneiros de guerra foram transferidos, para um campo de repatriamento situado junto ao aeroporto de Dambolim. Finalmente libertados, partiram em 7 de Maio, de Goa, em direção a Karachi no Paquistão, em aviões franceses, fretados pelo Governo Português. A 9 de Maio largaram de Karachi, a bordo do navio de repatriamento *Vera Cruz*. Depois de atravessarem o Canal do Suez, chegaram a Lisboa em 22 de Maio de 1962.

O segundo-tenente Oliveira e Carmo foi promovido por distinção a título póstumo, ao posto de Capitão-tenente e condecorado com Torre e Espada e a Medalha de Ouro de Valor Militar com palma; os marinheiros António Ferreira e Aníbal Jardimino

Mortos em combate



2º Tenente
Jorge Oliveira e
Carmo



Marinheiro Artilheiro
António Ferreira



Marinheiro Artilheiro
Aníbal Jardimino

foram condecorados a título póstumo com a Medalha de Cobre de Valor Militar com palma e promovidos por distinção ao posto de cabo. Os marinheiros Costa Bagoim e Silva Nobre receberam a Cruz de Guerra de 4ª Classe. Os marinheiros Cardoso da Silva, Mendes de Freitas e o grumete Venâncio dos Ramos aqui presentes, foram agraciados também com a Cruz de Guerra de 4ª Classe.

Após ouvirmos o testemunho destes três bravos marinheiros, ficámos a conhecer pela espontaneidade e singeleza da descrição, a revelação de uma experiência humana de extraordinário valor.

Trazem até nós a imorredoura epopeia vivida pela guarnição do NRP *Vega*, num combate aeronaval, em que a desproporção de forças em presença era esmagadora.

A *Vega* comandada por um jovem oficial, destemido, de querer inquebrantável, corajoso, com alto sentido do dever e de raça bem portuguesa, bateu-se até ao fim.

Foi o primeiro combate aeronaval da nossa Marinha de Guerra.

O Comandante Oliveira e Carmo e a sua guarnição, enriquecidos com coragem, abnegação do Aníbal Jardino e conduta ímpares num combate pleno de heroísmo, sobre humano, merecem bem que os recordemos para sempre.

Parafraseando Camões no Canto Primeiro dos *Lusíadas*: “*E aqueles que por obras valerosas se vão da lei da morte libertando*”.

Além disso fizeram jus pleno, à gravação inscrita na ponte do seu navio e que ainda hoje deve perdurar no fundo do Mar de Omã:



“A PÁTRIA HONRAI QUE A PÁTRIA VOS CONTEMPLA”

Palavras proferidas pelo Presidente Nuno Vieira Matias no encerramento da Sessão Solene de 20 de Dezembro de 2011

“O que acabamos de ouvir e ver faz bem à nossa alma que queremos grande e autêntica de Portugueses. Esperemos que os ecos da emoção aqui vivida ultrapassem os limites destas paredes.

Para quê mais palavras, além das de renovados agradecimentos a todos os intervinientes nesta sessão e também das de um convite final. O convite para, em memória dos mortos do NRP *Vega* e do NRP *Afonso de Albuquerque*, entoarmos com convicção o *Heróis do Mar*.”

A assistência cantou em uníssono o Hino Nacional, tocado pela Banda da Armada.

Versão oficial de «A Portuguesa»

Heróis do
mar, no-bre po-vo, Não-çais va-len-te, i-mor.
Tal se-van-tai ho-je de no-vo, Des-plen-
dor de For-tu-gal En-tre as bru-mas
da me-mó-ria, ó Fá-bria sen-te-se a voz Dos
tau-s e-grê-gios a-vós Que há-de qui-ar-te a vi-
tó-ri-a. Ós ar-mas! ós ar-mas! So-bre a
ter-ra so-bre o mar! Ós ar-mas! ós
ar-mas! Se-la Fá-bria lu-tar! Con-tras a-
n-tões marchar, mar-char!

