





MEMÓRIAS 2013

VOLUME XLIII

LISBOA
2015

Ficha técnica

Título: Memórias 2013

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação e revisão:

Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

Data: Dezembro 2015

Tiragem: 200 exemplares

Concepção gráfica, impressão e acabamento:

ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 402377/15

ISBN: 978-972-781-125-0

ÍNDICE

Cerimónia de tomada de posse	XI
Titulares dos cargos estatutários para o triénio 2013-2015	XVI
Vida académica	XVII
Lista de membros eleitos	XXII
Sessões culturais	
10 JANEIRO	
Reflexões sobre Defesa Nacional. A propósito do documento sobre o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional *	
Luís Fontoura	
15 JANEIRO	
Pirataria e contrabando nos mares do sul da China – Século XVI (1510-1550)	27
Anabela Leandro dos Santos	
22 JANEIRO	
<i>Ad Usum Navigatium</i>. Mercator, 1569 *	
Henrique Sousa Leitão	
Pré-história da projecção de Mercator. A construção da projecção de Mercator, em 1569 *	
Joaquim Alves Gaspar	
29 JANEIRO	
A introdução da projecção de Mercator na cartografia náutica portuguesa	49
António Costa Canas	
5 FEVEREIRO	
Elogio público do académico Estácio dos Reis	79
Luís Semedo de Matos	
A Terra e os Homens no antigo Ultramar Português	83
Raquel Soeiro de Brito	
19 FEVEREIRO	
O Relatório do comandante Baldaque da Silva sobre a indústria da pesca em Sesimbra *	
Henrique Souto	

26 FEVEREIRO

SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO *ALM. TEIXEIRA DA MOTA* / 2012

Palavras de abertura 85

Nuno Vieira Matias

Apresentação do livro *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668**

Francisco Contente Domingues

Apresentação do livro *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823* 89

José Malhão Pereira

5 MARÇO

As Terceiras Medievais e a Terçanabal do Infante D. Henrique 95

Fernando Gomes Pedrosa

12 MARÇO

1973-2013. Entre a bonança e a tempestade.

Contributo para a história da Saúde Naval *

Rui Rodrigues de Abreu

1973-2013. Uma perspectiva da Saúde Naval 121

Eduardo Teles Martins

14 MARÇO

As viagens de Colombo e a náutica portuguesa de Quinhentos 125

Luís Semedo de Matos

Relações de Cristóvão Colombo com D. João II 145

José Manuel Garcia

19 MARÇO

1596 – Um raide português a terras de Sua Majestade 153

Augusto Alves Salgado

2 ABRIL

Fernão Mendes Pinto e a sua Peregrinação na outra banda (1563-1583) *

Alexandre Magno Flores

9 ABRIL

O capitão-tenente Custódio de Borja e o protectorado

luso na faixa litorânea do Daomé *

António José Chrystêllo Tavares

16 ABRIL

A pesca industrial: o futuro face aos novos desafios 161

Pedro Jorge Silva

23 ABRIL

Recursos e aproveitamento de pesca e aquacultura: uma perspectiva *

Carlos de Sousa Reis

30 ABRIL

Abastecimento e transformação do pescado: como renovar cadeias de valor da pesca e aquacultura *

José Apolinário

4 MAIO – 9ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA-AM, Ericeira

“O Mar nas relações luso-brasileiras – passado, presente e futuro”

Notas para a condição de ‘marítimo’ na vila da Ericeira (finais do século XIX) 169

José Alberto Marques

Os três *Peros* que interessam à História do Brasil 179

João Abel da Fonseca

O Brasil e o Mar 213

Alexandre da Fonseca

Atlântico: o *Mare Nostrum* luso *

Fernando Ribeiro e Castro

O Mar nas relações luso-brasileiras 225

Nuno Vieira Matias

7 MAIO

O transporte marítimo na base da existência de Portugal 229

Joaquim Ferreira da Silva

Indústria Naval 241

António Balcão Reis

14 MAIO

O navio: governo e manobra 255

Fernando Ferreira Esteves

Os Pilotos da Barra face ao “Gigantismo” 267

João Francisco Carvalho

21 MAIO

Enquadramento do Transporte Marítimo – Ensino e Formação.

Grandes tendências no Sector *

Fernando da Cruz Gonçalves

28 MAIO

Océans et littoraux face à la mondialisation 279

Alain Miossec

4 JUNHO	
Henri le Navigateur et l'Ambassade au Prête Jean des Indes – 1456 *	
Jacques Paviot	
Camões e o espírito empírico da modernidade	309
Onésimo Teotónio Almeida	
11 JUNHO	
A desconstrução histórica de Portugal	321
João Brandão Ferreira	
18 JUNHO	
Os Romanos e a navegação nos mares exteriores	335
Vasco Soares Mantas	
25 JUNHO	
O navio no tratado. Uma nova perspectiva para a investigação da construção naval nos séculos XVI e XVII	353
Adolfo Silveira Martins, António Teixeira	
2 JULHO	
A questão de Bolama	361
Luiz Gonzaga Ribeiro	
9 JULHO	
Valorização dos Recursos do Mar num mundo em transformação	377
José Maio Marques	
16 JULHO	
No Bicentenário do Tratado de Paz e Amizade entre Portugal e a Regência de Argel (1813-2013). Reflexão sobre os desafios da diplomacia da época *	
Eva-Maria von Kemnitz	
Homenagem ao comandante Armando da Silva Saturnino Monteiro	391
José Castanho Paes	
10 SETEMBRO	
O feito e o efeito náutico noticiados	395
José Caro Proença	
17 SETEMBRO	
O Mar na ópera romântica. No bicentenário de Verdi e Wagner *	
Rui Vieira Nery	

24 SETEMBRO

Tomada de Azamor, 1513 *

António Dias Farinha

1 OUTUBRO

**Introdução ao ciclo “Actividade operacional da
Marinha de Guerra Portuguesa”**

417

José Monteiro Montenegro

Operação MANATIM:

perspectiva do Comandante da Força de Desembarque *

Pinto Conde

Operação ISAF:

perspectiva do Comandante da Força Conjunta de KAIA *

Costa Frescata

8 OUTUBRO

A primeira integração de um submarino no SNMG2 *

Batista Pereira

O desafio da integração de AUV na guerra de minas:

perspectiva do Comandante DMS3 *

Nunes de Castro

15 OUTUBRO

Operação ATALANTA:

perspectiva do Comandante da FFGH Álvares Cabral *

Sobral Domingues

Operação ATALANTA:

perspectiva do Comandante da TF465 *

Novo Palma

**Encerramento do ciclo “Actividade operacional
da Marinha de Guerra Portuguesa”**

421

José Monteiro Montenegro

22 OUTUBRO

**A orla ribeirinha de Lisboa em época moderna:
recentes descobertas arqueológicas ***

Miguel Lago da Silva, Alexandre Sarrazola

28 a 30 de OUTUBRO

XIII Simpósio de História Marítima **

5 NOVEMBRO

MESA REDONDA “A ABERTURA DO PACÍFICO”

La exploración del Pacífico: una visión general

425

José María Sevilla López

Vasco Núñez de Balboa – uno de los eslabones en la cadena del conocimiento de la tierra *

Serrano Mangas

Fernão de Magalhães e a sua viagem. Dois romances e um relato *

Francisco Contente Domingues

Pedro Fernandes de Queirós, um português en la mar del Sur *

Paulo Alexandre Monteiro

12 NOVEMBRO

Lançamento do livro *À procura da Arca perdida*, de António Estácio dos Reis

À procura de um tempo não perdido

449

João Abel da Fonseca

Os primeiros retratos de Camões *

Vasco Graça Moura

19 NOVEMBRO

Perigos e riscos geológicos e tectónicos da Ilha de S. Miguel dos Açores *

Victor Hugo Forjaz

26 NOVEMBRO

Francisco António Ciera e os problemas científicos do seu tempo

459

Carlos de Oliveira e Lemos

3 DEZEMBRO

Professores italianos do Colégio de Santo Antão *

Henrique Sousa Leitão

10 DEZEMBRO

Investimentos italianos na Carreira da Índia:

homens, firmas e agentes na primeira metade de Setecentos *

João Teles e Cunha

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

** Actas a editar oportunamente pela Academia de Marinha

**CERIMÓNIA DE TOMADA DE POSSE DOS TITULARES
DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS DA ACADEMIA DE MARINHA
PARA O TRIÉNIO 2013-2015**

10 de Janeiro de 2013

**Palavras do Presidente da Academia de Marinha
Almirante Nuno Vieira Matias**

Exmo. Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada;
Senhores Membros do Conselho Académico;
Senhores Almirantes;
Senhor Presidente da Academia de Engenharia;
Senhor Presidente da Comissão Portuguesa de História Militar;
Senhora representante da Presidente da Academia Portuguesa da História;
Senhor Presidente da Direcção Central da Liga dos Combatentes;
Senhores Membros da Academia de Marinha e distintos Convidados;
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

É meu dever de gratidão dar as boas vindas à Academia de Marinha ao Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e agradecer-lhe a disponibilidade para presidir a esta cerimónia de tomada de posse do Presidente e dos detentores dos demais cargos estatutários, conferindo, assim, especial relevância e dignidade a este acto de alcance trienal.

Muito honrado estou, igualmente, pela presença dos senhores presidentes das academias, num gesto de nobre amizade para com a Academia de Marinha, e também, se me é permitida a interpretação, de consonância no propósito de valorizar tudo o que diga respeito ao Mar Português.

Grato fico também pela vinda até à Academia, em horário não usual, das senhoras e dos senhores Académicos que quiseram, com a sua presença, conferir identidade ao voto anónimo e dar-lhe ainda mais força.

Dou ainda as boas-vindas às Senhoras e Senhores convidados e transmito-lhes a mensagem de que serão sempre recebidos com gosto em qualquer das nossas sessões culturais ou em quaisquer outras actividades.

Cumprida gostosamente esta formalidade protocolar, constitui minha obrigação reiterar, publicamente, o meu compromisso de cumprir com todo o empenho, a honrosa missão que acabo de assumir e que, como aqui disse há três anos, é mais uma forma de servir o País, a Marinha e o mar que com ambos se identifica e funde. Para um velho marinheiro, trata-se de um privilégio poder exercer tais funções e, por isso, testemunho

a minha gratidão à Assembleia dos Académicos por ter elegido, sem qualquer voto contra, a lista proposta para os Cargos Estatutários. Bem hajam todos, incluindo o único que se absteve.

Contudo, a mensagem mais significativa que gostaria de transmitir aqui hoje, aproveitando até a solenidade da sessão para lhe dar especial realce, tem uma expressão dupla e dirige-se à Senhora e aos Senhores Membros do Conselho Académico. Na verdade, devo testemunhar-lhes os meus profundos agradecimentos pelo elevado sentido de serviço que demonstraram ao aceitarem integrar a lista agora eleita e, assim, servirem a Academia durante mais um mandato. Trata-se de um reconhecimento que, na verdade, tem ainda uma outra componente que me compete traduzir na forma de público louvor à Senhora Professora Raquel Soeiro de Brito e ao Senhor Professor Contente Domingues, Presidentes das Classes de Artes, Letras e Ciências e de História Marítima, respectivamente, ao Senhor Secretário-Geral, Comandante Beça Gil, e aos Senhores Secretários das Classes, Comandante Malhão Pereira e Dr. João Abel da Fonseca. Trata-se de um elogio da maior justiça pela forma competente, dedicada e materialmente desinteressada como serviram a Academia, atribuindo-lhe muito do seu tempo, dos seus conhecimentos e, acima de tudo, da sua exemplar entrega aos objectivos e actividades desta Casa. Foi, e estou seguro de que continuará a ser, uma dádiva exemplar de cidadania em que o único interesse se situa no prazer altruísta da nobre causa do serviço ao País. Por isso aqui lhes endereço o meu sentido e grato louvor.

Felizmente que a guarnição da Academia de Marinha conta, para além destes elementos, também com um dedicado conjunto de académicos, para além do competente apoio de serviços, com os quais tem sido possível continuar a desenvolver uma intensa e metódica actividade, quer de sessões culturais, por regra em cada terça-feira útil, quer de exposições, simpósios, seminários, conferências no exterior, etc. Exemplifico que a Exposição de arte *O Mar e Motivos Marítimos*, organizada pela Classe de Artes, Letras e Ciências, durante o período do passado Verão, onde estiveram expostas obras de pintura, escultura e modelismo de quase uma centena de artistas, constituiu um assinalável êxito. Também a publicação de textos tem estado a recuperar de atrasos significativos, como o demonstram a publicação no ano pretérito dos volumes de memórias correspondentes a três anos, bem como a ultimação de um quarto a sair dentro de dias, e temos também já previsto o lançamento dos sétimo e oitavo livros da História da Marinha, no próximo mês.

Trata-se de uma actividade intensa a que iremos dar continuidade com a força que a experiência incrementa e, nessa linha, está já planeado para o corrente ano aumentar o número de ciclos temáticos de conferências, dar grande expressão ao XIII Simpósio de História Marítima sobre o tema *Nos Mares da China – a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513*, bem como promover a publicação de textos relativos às últimas actividades operacionais da Marinha em África e na Índia. Sobre estas operações, encontra-se em tradução, para ser editada com direitos exclusivos em língua portuguesa da Academia de Marinha, a versão do livro do Prof. John Cann, *Brown Waters of Africa*, actualizada com a nossa colaboração. Também está a ser ultimada a colecção de textos das confe-

rências proferidas no IESM, no seminário intitulado *A Marinha em África (1955-1975) – Especificidades*, assim como se encontra em fase final de preparação o conjunto de textos sobre os últimos combates navais na Índia Portuguesa.

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhoras e Senhores Académicos, Ilustres Convidados,

A missão da Academia de Marinha tem por tarefas o estudo e a divulgação da história marítima, das artes, das letras e das ciências do mar e de tudo o que diga respeito ao mar, como se pode ler no seu estatuto. O propósito destas tarefas não se encontra nos documentos formais, mas é, certamente, o de contribuir para que o Mar Português constitua, no presente e no futuro, elemento determinante do interesse nacional, assim como o foi quando bem utilizado, em tempos idos. Para isso, temos de desenvolver o enorme potencial que o mar contém, em valores morais, científicos e económicos e é imperativo que o saibamos proteger, no domínio da segurança, contra velhas e novas ameaças, mas também, em âmbito político e diplomático, contra antigas e novas cobiças. E estas são até frequentemente mais danosas do que aquelas, porque usam de subtilidade e exploram falhas de conhecimento e até, às vezes, de determinação.

Penso que a objectividade das tarefas que nos são cometidas não nos vai deixar esquecer o enorme alcance do propósito da Academia, e que iremos fazer tudo o que estiver nas nossas capacidades para servir o interesse nacional. Para isso, peço o contributo de todos os Senhores Académicos, mas também o de todos os amigos que sentem o portuguesíssimo orgulho de termos um mar quase tão vasto quanto a Língua Lusa. É esse mar que aqui continuaremos a esforçarmo-nos por conhecer melhor e melhor divulgar.

Aqui, todo e qualquer dia das nossas sessões têm de continuar a ser não apenas Dia do Mar, mas Dia do Mar Português. É esse o nosso propósito.

**Palavras do Chefe do Estado-Maior da Armada
Almirante José Saldanha Lopes**

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

É com subida honra que presido à cerimónia de tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2013/2015, saudando cordialmente todos os presentes e apresentando os meus votos de um Feliz Ano de 2013.

No passado dia 7 de Dezembro homologuei a relação dos titulares dos cargos estatutários para o próximo triénio, eleitos na Assembleia de Académicos de 30 de Novembro.

Congratulo-me, em nome da Marinha, com a vontade que foi expressa pela votação da Assembleia de Académicos, reiterando a confiança nesta equipa, que é indubitavelmente composta por personalidades de reconhecido mérito, e desta forma, dando continuidade ao trabalho até agora realizado.

Esta aposta reconhece a qualidade do trabalho desenvolvido nos últimos anos, mas por outro lado vem exigir que esta qualidade tenha continuidade, naquilo que é o empenho e a dedicação que a Academia de Marinha coloca na divulgação do saber e do conhecimento do mar.

Nos últimos anos Portugal, e por consequência a Marinha, têm vivido tempos difíceis, de austeridade e de contenção, onde a tendência é cortar nas atividades, por muitos designadas como supérfluas, como por exemplo a cultura. Mas alguém que pensa que a cultura é supérflua tem uma visão pouco abrangente de uma sociedade que se quer moderna. A cultura estimula a sociedade e esta estimula o desenvolvimento do País. É claro que não nos podemos fechar sobre nós próprios e esquecer as condicionantes que nos envolvem, mas temos de continuar a trabalhar com afinco, em busca do conhecimento.

É esta procura, incessante, de fazer mais e melhor que norteia a atividade desta Academia, bem espelhada pelo conjunto de atividades realizadas nos últimos anos, e desde já realço as diversas sessões culturais, a XII exposição *O Mar e Motivos Marítimos*, que tive a honra de inaugurar e visitar, as muito merecidas homenagens ao Almirante Pereira Crespo, ao Comandante Estácio dos Reis e *In Memoriam* ao Coronel Valdez dos Santos.

Gostaria de, ainda neste âmbito, realçar a realização do XII Simpósio de História Marítima, desta vez subordinado ao tema *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos primórdios ao Infante*, congratulando-me com o sucesso que o mesmo obteve.

Só assim, promovendo a excelência e cultivando a autonomia científica, que caracteriza este singular órgão cultural da Marinha, é que se consegue agregar este tão alargado conjunto de eminentes personalidades académicas, militares e civis, conferindo assim o

devido lustre e o reconhecimento académico devido, dos setores científicos e culturais da nossa sociedade, à Academia de Marinha.

Efetivamente esta Academia continua a ser um lugar de eleição para o ensaio e pesquisa da nossa história marítima, para a divulgação científica e para a reflexão, académica, sobre os temas da atualidade ligados ao mar e assim aprofundar o nosso conhecimento sobre este tema de inegável importância para Portugal.

Senhor Almirante Vieira Matias;
Senhores membros do Conselho Académico,

Das reconhecidíssimas qualidades do Senhor Almirante, não pretendo fazer rol, pois estas são do conhecimento público e constituem-se como uma referência para a Marinha.

Ao leme desta Academia encontra-se bem coadjuvado pelos seus vice-presidentes, secretário-geral e vice-secretários, que constituem uma equipa coesa, de elevadíssima competência, pelo que prevejo a continuação de um trabalho de indiscutível qualidade, neste ano em que a Academia celebra as bodas de coral.

Sendo um desígnio nacional tornar o mar um vetor essencial do desenvolvimento português, incumbe a esta Academia continuar a promover iniciativas conducentes à divulgação e enriquecimento do nosso património cultural, histórico e artístico e, simultaneamente, colaborar e estreitar relações com outras entidades e instituições culturais, aprofundando o conhecimento do mar e desta forma contribuir para o prestígio da Marinha e de Portugal.

Termino estas minhas palavras, manifestando toda a minha disponibilidade e apoio para que a Academia de Marinha possa continuar a desenvolver os estudos relativos à história, às ciências, às letras e às artes relacionados com o mar e com as atividades marítimas, honrando a sua divisa “*por mares nunca de outro lenho arados*”.

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2013*

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 30 de Novembro de 2012, homologada em 7 de Dezembro de 2012 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

VIDA ACADÉMICA

Entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2012

Em sessão solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, em 26 de Fevereiro, foi entregue o Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2012, *ex aequo*, às obras “Pathways of recent finegrained sediment. Transport on the central portuguese continental margin”, da autoria de Carlos César Jesus, e “A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional”, da autoria de Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva.

A segunda parte da sessão destinou-se à apresentação dos livros *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668*, e *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*, pelos académicos Francisco Contente Domingues e José Manuel Malhão Pereira.



Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 4 de Maio teve lugar no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, a 9ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “O Mar nas relações luso-brasileiras – passado, presente e futuro”.

Na parte da manhã, depois das saudações dos presidentes Nuno Vieira Matias e José Viegas Freitas, foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações “Notas para a condição de ‘marítimo’ na vila da Ericeira (finais do século XIX)”, pelo professor doutor José Alberto Marques, e “Os três *Peros* que interessam à História do Brasil”, pelo académico João Abel da Fonseca.

Após o almoço-convívio foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações: “O Brasil e o Mar”, pelo académico Alexandre da Fonseca, e “Atlântico: o *Mare Nostrum* luso” pelo eng.º Fernando Ribeiro e Castro.

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

XIII Simpósio de História Marítima

De 28 a 30 de Outubro realizou-se o XIII Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema “Nos Mares da China – a propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513”.

Na sessão solene de abertura, presidida pelo Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada, depois das palavras 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 João de Deus Ramos proferiu a conferência de abertura, intitulada “Ocidente-Oriente: um diálogo continuado”.

Agrupadas nos subtemas “As Primeiras Viagens”, “Estabelecimento e Comércio” e “Caminhos do Presente e do Futuro”, foram apresentadas 33 comunicações, seguidas de debate, nos três dias do simpósio. Na Sessão de Encerramento, presidida pelo Almirante CEMA, o doutor Jorge Alberto Rangel, presidente do Instituto Internacional de Macau, proferiu a conferência intitulada “500 anos nos Mares da China: um legado valorizado e renovados desafios”.

Oportunamente serão publicadas as Actas do XIII Simpósio de História Marítima.

Assembleias dos Académicos

Realizaram-se três Assembleias dos Académicos:

- a) em 16 de Julho, pelas 16h00, para eleições nas diversas categorias de membros;
- b) em 17 de Dezembro, pelas 14h00, para apreciação e deliberação sobre a Acta da Assembleia dos Académicos anterior, sobre o Relatório de Actividades de 2013 e Plano de Actividades para 2014;
- c) em 17 de Dezembro, pelas 16h00, para eleições nas diversas categorias de membros.

Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* / 2013

Por deliberação do Júri, de 22 de Outubro, o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* / 2013 foi atribuído, *ex aequo*, às obras “Do controlo do Mar ao Controlo da Terra. A Marinha, entre acção contra o tráfico negreiro e a imposição de soberania portuguesa no norte de Moçambique, 1840-1930”, da autoria de João Carlos Oliveira Moreira Freire, e “O Fim das Naus e a Marinha da Transição – Um inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)”, da autoria de Fernando Alberto Carvalho David e Silva.

Lançamento e apresentação de livros

Memórias 2008;

Memórias 2009;

Actas do XI Simpósio de História Marítima: o Poder do Estado no Mar;

Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668;

Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823.



Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 37 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

Mário Raposo

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 16 de Julho

Efectivo da Classe de História Marítima

Armando de Senna Bittencourt, Brasil

Efectivo da Classe de Artes, Letras e Ciências

Álvaro Francisco Rodrigues Garrido

Na Assembleia dos Académicos de 17 de Dezembro

Honorários

Eduardo Romano de Arantes e Oliveira

António Borges Coelho

Eméritos da Classe de História Marítima

Adolfo António da Silveira Martins

João Paulo Azevedo de Oliveira e Costa

José António de Arez Romão

Vítor Luís Gaspar da Conceição Rodrigues

António Manuel de Andrade Moniz

Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências

António Manuel Ribeiro Rosa

Mário Ruivo

Adriano Manuel de Sousa Beça Gil

Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca

António Balcão Fernandes Reis

Henrique de Matos Nogueira Souto

Efectivos da Classe de História Marítima

Francisco Bethencourt

Ana Paula Ribeiro Ferreira Menino Avelar

Carlos Guilherme Ferraz Wandschneider de Mesquita

Maria Helena da Cruz Coelho

Jorge Manuel Moreira da Silva

António Adriano Pires Ventura

Victor Manuel Guimarães Veríssimo Serrão

António José Ravasco Bossa Dionísio

Fernando Alberto Carvalho David e Silva

João de Deus Ramos

Efectivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Vasco Graça Moura
Carlos Miguel Reis Silva de Oliveira e Lemos
Luís Filipe Monteiro Vieira de Castro
João Carlos Espada
Joaquim Filipe Figueiredo Alves Gaspar
João José Brandão Ferreira
José Luís Rodrigues Portero

Correspondentes da Classe de História Marítima

Eva-Maria von Kemnitz
Filipe Themudo Barata
Jorge Santos Alves
Francisco Roque de Oliveira
Paulo Jorge Antunes Nunes
Américo Vidigal Alves
António Alves Caetano
Cristina Costa Gomes

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Alexandre de Paiva Monteiro
Fernando Freitas Artilheiro
Luís Miguel Cardoso Pécio Bessa Pacheco
António Nuno Figueira de Campos Teixeira
Paulo Judá da Silva Santos

Associados da Classe de História Marítima

José Manuel Sevilla Lopez, Espanha
Phillip Rothwell, Reino Unido
Manuel Ravina Martín, Espanha
Jerónimo Pizarro Jaramillo, Colômbia
Adrian J. Pearce, Reino Unido

SESSÕES CULTURAIS

PIRATARIA E CONTRABANDO NOS MARES DO SUL DA CHINA SÉCULO XVI (1510-1550)

Comunicação apresentada pela Mestre Anabela
Leandro dos Santos, em 15 de Janeiro



1. Os wokou numa breve retrospectiva histórica

A pirataria que infestou os mares do sul da China foi conhecida, e desde o século XIII, com a designação de wokou. Este é um signo linguístico que combina dois caracteres, wo (寇) e kou (倭) e que remete de uma forma pejorativa – e respectivamente – para Japoneses (anões) e piratas.

As gentes de wa [wo] surgem referenciadas pela primeira vez numa estela datada de 414 AD, encontrada em Goguryeo (Koguryo), conhecida como estela de Kwanggaeto¹.

¹ Actualmente na cidade de Jian, ao longo do rio Yalu, no nordeste da China - e que teria surgido pela vontade do rei Jangsu, vigésimo rei do Estado de Goguryeo, um dos três Estados da Coreia e que reinou de 413 a 491. Ao que parece, a referida estela, que foi erigida entre 391 e 412 AD e encontrada pelos japoneses no século XIX, em 1876, tem sido objecto de variadas e antagónicas interpretações, nomeadamente coreanas, japonesas e chinesas.

São descritos como portadores de comportamentos que remetem para actos de pirataria, acompanhados de pilhagens, mortes e devastação².

Mas os povos wa surgem já referidos com esta nomenclatura em fontes chinesas, nomeadamente no Hanshu³ (111 AD) e esta designação irá manter-se, pelo menos, até aos finais do século VII. Os chineses indicavam assim os povos que habitavam o arquipélago que conhecemos como Japão, sediados em Kyushu ou Tsushima e a eles se referiam pejorativamente como anões.

Os wokou movimentaram-se num espaço (também geográfico) abrangendo a China, o Japão e a Coreia. Esta triangulação serviu também para enquadrar uma outra “trindade inseparável”⁴: guerra, comércio e pirataria.

Considerando a primeira triangulação geográfica (onde inclui também a Ásia do Sueste insular por pertinente):

a) Ásia do Sueste: se pensarmos, a título exemplificativo, na Ásia do Sueste insular que, propiciando os recantos mais recônditos e escondidos onde a pirataria podia germinar e infectar as águas, apresando as embarcações quando estas estivessem em posições de maior vulnerabilidade, sabemos também (através de fontes chinesas) que a troca de mercadorias ocorria localmente, mesmo antes da ascensão do reino de Srivijaya⁵ no século VIII pelas populações locais, nomeadamente pelos orang laut, designação para povos do mar (Cleary 2000, cap.6). Contudo, o papel desempenhado por estes grupos não terminava nas meras trocas comerciais.

Na realidade, os vários grupos que irradiavam pelas zonas dos Estreitos, a saber, os Celates na costa Malaia, os Bajau Laut no arquipélago de Riau, entre outros, levaram à criação de vários portos e cidades portuárias, pautadas pelos impulsos das marés e dos ditames das monções.

Quando nos finais do século XII, Srivijaya perde o controlo dos estreitos, transformar-se-ia num estado de piratas, tendo caído nas mãos de chineses. Longe de ser um caso

² “In the fourteenth year, *kapchin* [A.D. 404], the Wa rose up and made an incursion into the territory Taebang. The king’s forces, having waited for them at a critical point, surprised and assaulted them. The Wa marauders [*Woegu*] were utterly defeated, and countless numbers of them had their throats cut. In the seventeenth year, *chongmi* [A.D. 407], the king issued instructions for the dispatch of five myriads of troops, foot and horse, [to wipe out the Wa marauders once and for all. When the marauders turned back and invaded P’yongyang, the royal] army engaged them in battle, smiting them mightily and wiping them out entirely.”: <http://gias.snu.ac.kr/wthong/publication/paekche/eng/hi4-1.pdf>.

³ *Hanshu* é o nome dado a um clássico da literatura chinesa, datado de 111 AD composto de relatos sobre a história dos povos Han do Oeste desde 206 AC até 25 AD. Igualmente refere o povo do arquipélago japonês como o povo de *Wa* - e que se dividia em mais de cem tribos - que habitava do outro lado do oceano a partir de Lelang, na península coreana, onde se situava uma das guarnições chinesas por um período superior a quatrocentos anos desde que Goguryeo fora conquistado em 313 AD. Menciona ainda que este mesmo povo vinha prestar tributo ocasionalmente.

⁴ “The inseparable trinity” de Jurgis Elisonas (1991).

⁵ Srivijaya detinha uma posição geográfica estratégica, equidistante entre os estreitos de Malaca e de Sunda, a cerca de 120 quilómetros de ambos; prestava tributo à China e detinha uma rede tributária significativa com vários pequenos reinos locais, desde Patani e Kedah até Johor. Este monopólio nunca foi totalmente exclusivo já que Java e Coromandel eram fortes concorrentes.

isolado, menciono também Tumasik, cidade portuária e Aru, na costa de Samatra. Os piratas aí tinham a reputação de irredutíveis “ciganos do mar”. Mas na realidade, o que se constata é que estes povos que antes participavam no comércio local e regional, por força de algumas circunstâncias se dedicaram não só a tornar o mar e os estreitos em locais pouco seguros, como também foram responsáveis pela formação de pequenos “núcleos”, legitimando o comércio quando tal lhes era conveniente e atacando embarcações em memória das antigas actividades de pirataria a que se tinham dedicado. Um dos exemplos mais prementes e profusamente referido pelas fontes portuguesas, é o dos Celates⁶, povo pro-malaio que vivia a bordo das embarcações e que se dedicava à pirataria.

b) Japão: por outro lado, se pensarmos no Japão, desde 1185, começara o período Kamakura, essencialmente caracterizado por governos militares itinerantes (literalmente de tenda) e que marcaram um período de setecentos anos de governação levada a cabo por guerreiros, num exercício masculino de nomadismo. O protagonismo dos guerreiros conduziu a uma sociedade particularmente meritocrata⁷.

Fontes posteriores revelam que na primavera de 1223, um pequeno grupo de japoneses se dirigiu à Coreia numa expedição cujo principal objecto era a pilhagem. Este teria sido, o desenrolar de um novelo bem maior e que daria início a uma intermitente fase de pilhagem na costa do Sudeste Asiático (Hazard 1967, 260-277).

Relativamente às fontes que corroboram estas manifestações, somos remetidos para os registos oficiais de Koryo⁸, registos em diários e cartas, quer de origem coreana, quer japonesa⁹.

⁶ Designados como *Saletes* e claramente associados ao estreito de Singapura; caracterizados como ladrões que viviam naquelas ilhas e que eram a gente mais traiçoeira do mundo. Cartas Mendes Pinto, doc.9 dirigida a Baltasar Dias SJ; Macau, 20 Novembro de 1555, 60-65 e doc.11, carta de Luís Fróis SJ aos padres e irmãos da Companhia de Jesus em Goa; Malaca, 1 de Dezembro de 1555, 74-78; Mendes Pinto, doc. 9, 61-62 e doc.10, p 66, 385-387

⁷ Esta forma de governação proporcionou a divisão em duas estruturas de poder – por um lado o imperador, por outro o shogun, governante de facto – e a criação de cargos militares – shugo e jito, cargo atribuído aos militares colocados nas delegações provinciais; jito – cargos essencialmente de administração e fiscalização de propriedades, em sede de pagamento de impostos. O fausto da vida na corte, a sumptuosidade do vestuário, a riqueza e opulência de banquetes foram sendo responsáveis pelo crescendo a nível de dificuldades de ordem económica e pelo endividamento, originando um grande número de bens imóveis hipotecados e gerando sérias dificuldades económicas a nível do próprio país.

⁸ História de Koryo - fontes oficiais da Dinastia Koryo (918-1392), reunindo uma compilação de eventos que foram sendo acrescentados e aditados até à sua conclusão em 1451.

⁹ Entre 1223 e 1328, a média cifrar-se-ia em um ataque em cada dez anos (Hazard 1967). Entre 1350 e 1374, esta média aumentou para três *raids* anuais. Contudo, entre 1375 e 1388, ocorreu uma subida abrupta no número de ataques, cifrando-se em 378 contra Koryo, uma média de vinte e sete por ano. Combinando as mais-valias coreanas e chinesa em termos de habilidade naval, os bandos de pirataria eram constituídos por uma estranha mistura onde também se encaixava o espírito de aventura japonês. Estes bandos foram-se organizando em saqueadores com aptidões militares e acabaram por deter uma completa supremacia marítima, pilhando assim as áreas costeiras numa base rotineira. O que caracterizava o seu *modus operandi* era também a sua incursão por terra dentro, ou seja, navegando através de rios para atacar cidades maiores. Os actos predatórios começaram a ganhar proporções avassaladoras e tornaram-se numa séria ameaça. Não obstante os pedidos de auxílio dirigidos

Os habitantes das ilhas de Ryukyu (a sudoeste do Japão) – também designados por Léquios nas fontes europeias – abriram também os seus portos comerciais, enviando a Koryo uma missão oficial em 1389. As visitas anuais de navios de missões tributárias tornaram-se num evento especial porque lhes faziam chegar mercadorias valiosas, nomeadamente madeiras raras, especiarias, açúcar, entre outras. Assim, ocasionalmente, os barcos dos Léquios repatriavam os marinheiros de Koryo que tinham sido capturados por piratas japoneses.

c) Coreia: as fontes coreanas oficiais que se referem aos wokou são essencialmente os Anais da Dinastia Joseon (1395), relatando cerca de 312 incidentes de pirataria. Acresce que a Coreia sofreu também seis invasões mongóis num período de trinta anos (entre 1225 e 1255) e durante esse mesmo período foi sendo assolada pela pirataria que, aproveitando-se da sua vulnerabilidade e fragilidade, continuou a atacar o seu território. De 1231 a 1259, a Coreia tentou expulsar as hordas mongóis, não lhe restando muitas alternativas defensivas para controlar os piratas.

De 1350 a 1400, as ondas de pirataria intensificaram-se – e alguns deles fizeram incursões até à China, nomeadamente às províncias a sul – e Koryo foi, durante um período de dez anos (entre 1376 e 1386) vítima de cerca de 174 incursões.

So (1975) enumera através de uma fonte chinesa¹⁰ os líderes de catorze grupos de wokou, sendo que todos seriam chineses à excepção de Ch'en Tung (Chen Dong), que se afirmou como irmão mais novo do senhor feudal japonês de Satsuma (So 1975, 19-22). Sendo esta uma fonte chinesa, podemos assegurar que muitos dos piratas e seus líderes não só eram conhecidos das autoridades marítimas provinciais, como estavam até identificados. Uma outra fonte (So 1975, 22) certifica que os chineses vinham às ilhas japonesas seduzir os mais pobres assim como os proscritos e ostracizados socialmente para aderirem à pirataria em território costeiro chinês.

d) China: os relatos do MSL – fontes oficiais chinesas da Dinastia Ming – sobre pirataria japonesa em período anterior ao século XVI remetem para a necessidade de forças de defesa chinesas em zonas costeiras, nomeadamente nas províncias de Fujian e Zhejiang. Existem igualmente referências a nomes de piratas e o registo de 16 de Setembro de 1373 menciona os piratas Zhang Ru-hou, Lin Fu e outros que se auto-intitularam como “comandantes” e cuja actividade seria a de pilhagem nos mares. As recompensas pela captura dos indivíduos que se dedicavam a tais actividades é frequentemente aduzida. Também outro registo¹¹ refere a captura de Ganzhou, os actos de pilhagem de Hei-mian Zhong, conhecido por “Zhong da face-negra”, também capturado por um diligente comandante das forças navais.

à China ou mesmo ao Japão os mesmos mostraram-se infrutíferos na prevenção e contra ataque à pirataria. Períodos houve em que muitos deles foram atacados e derrotados, mas, quer pela via diplomática quer pela militar, o problema não fora suprimido. Apenas parcialmente reduzido.

¹⁰ Chou-hai tupien – Chou hai Tubian (literalmente, An Illustrated Discourse on Maritime Defense), cap. 8.

¹¹ Registo de 21 Janeiro de 1376 (reinado de Hongwu).

Os motivos que estavam subjacentes a todos estes ataques eram comuns quer ao Japão, à Coreia, quer à Ásia do Sueste insular e China: fenómenos como a fome, a ausência ou escassez de colheitas, as pestes, entre outros parecem ser coincidentes com ataques de pirataria, essencialmente dirigidos à Coreia e definidos como verdadeiras “marés de espoliação” (Elisonas 1991, 240).

As calamidades naturais foram também uma fonte inesgotável de problemas e geradoras de pobreza¹². Os meses de Setembro e Outubro são habitualmente fustigados por tufões, ventos, chuvas e tempestades muito fortes. As calamidades naturais repetiram-se entre 1229 e 1231, nomeadamente tufões. Em 1257 o Japão foi assolado por uma grande seca, um terramoto e uma onda de peste que se estendeu até 1259¹³.

As intempéries meteorológicas não são um exclusivo do território nipónico ou coreano: também a China foi assolada por condições climáticas adversas. Se o período da dinastia Yuan se caracterizou por ser essencialmente chuvoso, os Ming trouxeram invernos bastante rigorosos, neves abundantes, registos de lagos que congelaram. As secas a norte e as inundações a sul foram uma constante durante a segunda metade do século XV. Uma grande fome assolou algumas províncias em 1485-87. Algumas destas intempéries foram mesmo registadas em fontes europeias.

De 1520 a 1580, manteve-se uma grande vaga de frio e taxas bastante altas de pluviosidade, acompanhada de secas na região do Yangtze, mas com inundações quer a norte e a sul. Em 1528, as maiores secas foram também na província de Zhejiang; em 1568 regista-se o mesmo fenómeno na província do Fujian. A temperatura média baixou 1.5 graus centígrados em relação à actualidade. (Heijdra 1998, 174).

Há mesmo autores que apelidam este fenómeno de “*Little Ice Age*”¹⁴, que começou no século XIV e culminou em meados do século XVI até meio do XIX. Esta “pequena idade glacial” fez avançar os glaciares caracterizando-se por arrefecimentos significativos à superfície da terra.

Alguns destes fenómenos são corroborados por fontes portuguesas, dando conta de invernos muito rigorosos e com grandes chuvas¹⁵. A mesma fonte faz referência a uma tromba marítima¹⁶.

¹² Secas, nomeadamente no verão de 1222 que levaram a uma escassez de colheitas e conseqüentemente a episódios de fomes na primavera de 1223; em 1224, mais um episódio de seca – que se manteve por seis meses – levou à escassez de colheitas, principalmente risículas, provocando uma subida dos preços do arroz na primavera de 1225; o inverno de 1224-25 trouxe também uma onda epidémica, que se prolongou pela primavera de 1226 e que se estendeu à Coreia (província de Cholla); a 8 de Setembro de 1226, um tufão devastou Hizen, causando inundações ao longo de toda a costa e destruindo as colheitas de arroz a norte de Kyushu.

¹³ Em 1229, Tsushima foi atingida por um tufão que destruiu mesmo casas; em 1231 a fome foi acompanhada por uma vaga de peste que dizimou cerca de um terço da população; episódios similares de fomes, ondas epidémicas e outras calamidades repetiram-se em 1255 e 1256 e três anos depois surgiram registos de fomes tão avultados que resultaram em episódios de canibalismo.

¹⁴ Designação utilizada por Jean Grove e Robert B. Marks (ver bibliografia).

¹⁵ “e parte de Dezembro e Janeyro e fevereiro faz muito frio q’dize(m) os home(n)s q’há muytos anos q’não fez tanto frio (como no ano passado) de maneira q’se passaraõ mais de 3 meses q’não apareceo sol, ne(m) lua, ne(m) estrelas, senão algu(m) dia de maravilha(...)Janeiro, fevereiro, e março e ainda os outros meses d(e) abril, mayo, Junho, foraõ de muyta chuva”, in *Cartas Fundadores*, de Francisco Peres SJ a Luís Gonçalves, 3 de Dezembro de 1564, p. 769.

¹⁶ “trouxemos muy boa viage(m) ainda q’passamos algu(n)s perigos de grandes trabalhos e de hu(m)a manga de ceo que ve(i)o tomar agoa iunto do galião de noite”, idem, p.768.

Mendes Pinto dá conta mesmo de um tremor de terra em Fevereiro de 1556¹⁷, causando grande espanto e medo na população pelos fenómenos adjacentes ao terramoto.

Gaspar da Cruz também menciona que a terra tremeu três vezes a 18 de Janeiro de 1556, assim como no dia seguinte. Tal se repete no dia 20 do mesmo mês, acompanhado de trovões e relâmpagos. A 3 de Fevereiro, na cidade de Pequim, teria chovido “chuva como sangue”. Tais fenómenos repetir-se-iam em Maio com uma “chuva muito quente” e que pareceria fazer arder a terra. A colmatar todos estes acontecimentos, em Março de 1556, teria sido visível a passagem de um cometa nos céus da China, da Índia e de Portugal. Tais fenómenos – percebidos de acordo com uma determinada visão escatológica cristã – deram origem a que Gaspar da Cruz tecesse um comentário sobre o mundo – dando mostras de estar a acabar¹⁸.

Pelo que atrás foi referido, uma primeira conclusão acerca dos wokou remete-nos para o seu palco de operações que se circunscrevia ao triângulo geográfico mencionado por Elisónas. Relativamente à “trindade inseparável” (guerra, comércio e pirataria) esta parece tão óbvia que me abstenho aqui de a comentar.

Uma segunda conclusão e de importância seminal remete para as suas origens como povos do arquipélago Japonês (e quiçá Coreano), não esquecendo a inclusão dos próprios chineses. Na realidade, os wokou não eram exclusivamente japoneses e somente a nomenclatura se vai manter imutável – não o seu conteúdo. Relativamente ao seu desempenho como piratas – poderei afirmar que, durante muito tempo, se assumiu que estes eram essencialmente japoneses (aparentemente o invasor) praticando actos contra o sul da China e a Coreia (os invadidos). Contudo, o estudo comparativo de fontes europeias com asiáticas, a análise/visão de conjunto em termos diacrónicos e anacrónicos – já sem mencionar o que parece ser de senso comum¹⁹ – demonstram que nada é assim tão linear.

2. Mudar de nome – manter a pele

Com efeito, a performance dos wokou demonstra o quanto as fronteiras entre o contrabando e a pirataria eram de facto bastante ténues: Ptak afirma-nos mesmo que (1994, 286) o período mais intenso dos wokou no século XVI ocorre precisamente entre as décadas de quarenta e de sessenta sendo muito difícil destrinçar entre pacíficos wokou contrabandistas e violentos wokou piratas.

¹⁷ “No primeyro día de Feuereyro tremeo a terra das onze horas da noite atè a huma,&ao outro logo seguinte, da meya noite até as duas horas, & ao outro da huma até as tres, com hum grande & espan-tosissimo estrondo de curiscos, & tempestade,& arrebentando toda a terra em borbolhoens dagoa que do centro della parecia que vinha feruendo, se souerteo supitamente distancia de sessenta legoas em roda, sem de toda a gente se saluar mais que só hum minino de sete annos, que por espanto se leuou a el Rey da China. A qual noua quando chegou à cidade de Cantão, causou em todos os moradores della hum grandissimo temor & espanto.”, *Peregrinação*, cap. CCXXII.

¹⁸ *Tratado das coisas da China*, Gaspar da Cruz, cap. XXIX, 264-266.

¹⁹ O conhecimento sobre o efeito devastador das pestes e das fomes, o invencível regime das monções que dita o ciclo das navegações, entre outros.

A segunda fase de actividade – e também de maiores dimensões – ocorreu desde meados do século XVI em que os elementos que os constituíam não eram já meramente japoneses, mas sim – e em grande número – chineses que lideravam e operavam nos mares do sul da China e em todo o Sudeste Asiático, adjuvados por indivíduos originários do Sueste Asiático, indianos, árabes, arménios²⁰, entre outros. Dedicavam-se a actividades mercantis de carácter privado mas que não punham de parte actos de pilhagem e de assalto a outras embarcações, vilas ou cidades costeiras – desde que tal lhes fosse conveniente.

Elisonas traça o percurso de alguns piratas – tais como Wang Zhi e Xu Hai – enquadrando-os no espaço cénico da rapina e das suas bases de operação em território japonês. Também a figura de Zhu Wan²¹ – e seus registos escritos – é incontornável. Ao desmistificar o conceito de wokou, Elisonas reforça o facto de grande percentagem de chineses aderirem a estes grupos para “capitalizar o terror” que a designação wokou inspirava (Elisonas 1991, 253).

Eis que nos começos do século XVI chegam os europeus, nomeadamente os portugueses. Vinham para prosperar, fazer bons negócios – recorde-se o quanto era desejado o comércio das especiarias – mas também traziam o seu poderio militar e a ideia preconcebida de conquistar facilmente o território da China e os chineses. Em 1510 estão em Malaca e aí travam conhecimento com membros da comunidade chinesa associados ao contrabando e à pirataria, nomeadamente os famosos irmãos Xu.

A *Crónica Anónima* fornece-nos a descrição daquilo que foi o primeiro contacto em Malaca, entre portugueses e chineses, celebrado com uma lauta refeição em conjunto que causou impressões bem diversas nos seus intervenientes; o olhar europeu foi de algum deslumbramento face às nove mesas postas e muitos manjares de galinhas e porcos e bolos feitos com mel e açúcar - e com guardanapos para se limparem. O olhar asiático terá sido bem diferente. E este foi o intróito para o negócio de mercadorias e o acordo de preços. Um dos chineses presentes, o capitão dos “chim”, saiu do batel acompanhado de outro homem honrado e de certa idade que seria um dos membros da família Xu, mercadores envolvidos em comércio ilegal²². Xu Nan, o terceiro de quatro irmãos, preferia Malaca como palco dos negócios. De resto, algumas fontes portuguesas mencionaram o mesmo negociante chinês sob designações onomásticas similares²³: cheitala e/ou chulata²⁴, chulatra²⁵ e pulata²⁶.

²⁰ *Peregrinação*, cap. CXLIX – refira-se a quantificação de 36 mil estrangeiros de quarenta e duas nações, apesar de hiperbolizada.

²¹ Comandante da Armada do Fujian e de Zhejiang que foi ironicamente punido pelo seu excesso de zelo.

²² *Crónica Anónima*, p. 370

²³ Considere-se o nome de família – ou *xing* – precedido de *lada*, designação para capitão

²⁴ Assim designado por Rui de Brito Patalim, in *Carta de Rui de Brito Patalim ao Rei*. (Malaca, 6 Janeiro 1514), ANTT, CC, I-14-49, publicada por Basílio de Sá, I, doc. 9, p. 71.

²⁵ Assim designado por Francisco de Faria, in *Carta de Francisco de Faria ao Rei*. Malaca, 14.VIII.1517, ANTT, CC, I-22-62.

²⁶ Assim designado por Castanheda, in *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, IV, xxvii.

Mas os primeiros contactos também puderam indiciar alguma temeridade por parte dos asiáticos presentes face a comportamentos agressivos e bélicos dos europeus²⁷. Este histriónico costume de usar a artilharia ou uma salva de canhão para se fazer anunciar não era bem aceite por todos. Mas era, seguramente uma demonstração de algum poderio militar e de um determinado exercício de poder.

Não restam quaisquer dúvidas sobre esta nova geração de wokou que surge mencionada no MSL: para as fontes chinesas oficiais, os europeus que se diluíram nos grupos e actividades dos wokou, vestiram a pele do “bode expiatório”. Tal significa que as mesmas fontes oficiais chinesas apresentam uma outra visão desta pirataria que colide com os interesses económicos e políticos da Dinastia Ming: os piratas estão associados aos folangji²⁸, aos actos ilícitos, ao comércio privado, aos yi – gente maldosa que vive de acordo com regras selváticas e que constituem um perigo eminente para a China. O discurso é obviamente de carácter propagandístico, os estrangeiros são descritos como gente que causa calamidades, realçando-se sempre o carácter punitivo da lei, assim como aludindo às recompensas para quem denunciasse estes piratas estrangeiros. Contudo, outros interesses estão em causa, nomeadamente de ordem económica e que se prendem com lucros absolutamente fabulosos, assim como subornos apetitosos dirigidos aos funcionários da administração chinesa.

Também Wade (2000) anotou, analisou e comentou algumas fontes chinesas oficiais – MSL – que estão peçadas de registos que referem os folangji como elementos que vêm perturbar a paz chinesa e desafiar os bons cidadãos para situações menos lícitas. Contudo, a perspectiva oficial, não descarta a informação sobre desobediência, castigos, subornos e envolvimento de chineses em práticas comerciais interditas.

A dinastia Ming (1383-1644) sofreu os actos de pirataria no seu território – com especial predominância a sul, nas províncias do Guangdong, Fujian e Zhejiang – sendo que estes se reflectiram enormemente nas hordas defensivas dos seus territórios, enfraquecendo as defesas costeiras, tornando muito mais dispendiosa a movimentação de tropas para as zonas expostas – em momentos históricos que se caracterizaram por rebeliões populares, penetração das fronteiras a norte pelos Mongóis, gastos exacerbados na corte, entre outros. Os wokou eram mais um dos graves problemas desta dinastia a crescer à evidente xenofobia e sinocentrismo. Acresce ao role dos Ming uma política restritiva a nível comercial, um código penal que fixava a pena de morte para quem se dedicasse a actividades comerciais com estrangeiros – e que fomentou a fuga de muitos chineses para fora do continente, em zonas próximas das suas províncias natais. Observada por este prisma, a visão Ming sobre os wokou era clara: tinham de ser estrangeiros, japoneses ou não, e havia uma forte necessidade de germinar propaganda política contra os inva-

²⁷ “Indo assim os nossos via de Samatra, passaram por um reino, por nome Pedida, que é uma ilha de sessenta léguas. Passados estes reinos chegaram ao porto de Samatra, onde estavam três juncos que logo se fizeram à vela com receio dos nossos (...)”, p.366.

²⁸ Designação atribuída aos europeus pelos muçulmanos por analogia aos *francos* nas cruzadas, sendo que este termo é uma adaptação de *franj*, termo utilizado pelos muçulmanos para se referirem aos *francos*.

sores que prejudicavam assim as populações. Por outro lado, a questão dos subornos a membros do mandarinato, a adjuvância de alguns membros militares à causa do comércio privado e a óbvia cooperação das populações de zonas costeiras com os estrangeiros parecia ser incontornável. A propaganda política visava dissimular a impotência Ming para solucionar o problema dos wokou com a eficácia esperada. Surge também como um reforço de autoridade à própria dinastia.

Reforça-se aqui a ideia que os wokou – os membros que os constituíam – foram sofrendo mutações. Assim, se originalmente eram constituídos por soldados, ronins, mercadores e contrabandistas japoneses, dois séculos depois albergavam predominantemente chineses ultramarinos, encapotados com títulos e nomes estrangeiros que encobriam parcialmente as suas origens. A esta dissimulação orquestrada designei como mudar o nome e manter a pele.

As fontes europeias, com especial incidência para Mendes Pinto, mostram de forma bem clara que os wokou eram, no século XVI, um mosaico internacional, constituído por indivíduos de várias nacionalidades que interagiam de forma organizada através de redes comerciais e que visavam, prioritariamente, o lucro ou ganho comercial²⁹. E tal como no ditado sobre o fruto proibido, o lucro que se obtinha do comércio privado – e que a Dinastia Ming tão empenhadamente proibia – era o mais desejado.

Tais actividades são claramente reiteradas por João de Escobar, cujos Comentários datados de 1565, testemunharam in loco um combate contra piratas chineses em 1564, em que os mandarins solicitaram o auxílio dos portugueses, com protagonismo para Diogo Pereira, homem muito afamado e conceituado, também ele líder de uma rede de comércio privado³⁰ e detentor de uma posição muito favorecida em Macau.

Sobre os piratas, ladrões e contrabandistas – nos escreve Mendes Pinto – ele próprio um aventureiro, mercador, contrabandista – sem falsos pudores, assim como as aventuras de António de Faria, também claramente descrito como alguém capaz de cometer actos de pirataria³¹. Mas são também os naufrágios, a realidade das monções e tempestades e o curioso articulado de ladrão que rouba ladrão.

A *Peregrinação* apresenta-nos frequentemente piratas que são “chins de nação”; sabemos que em termos de quantidade, apesar de o seu número não ser mensurável, eram

²⁹ "São tantos os navios nesta terra, grandes e pequenos, que é uma maravilha, porque em obra de um mês e menos aparelharam nesta cidade duzentos e oitenta juncos e dez mil homens para irem sobre os Japões destruir a terra", Carta de Pe. Mestre Melchior aos Irmãos da Companhia de Jesus, Macau, 23/11/1555, in *Cartas de Fernão Mendes Pinto* e outros documentos.

³⁰ *Comentários de João Escobar*, caps.4-19 in *Em busca das origens de Macau*, 149-174.

³¹ O testamento de António de Faria vem colocar um ponto final nas erróneas suposições sobre a autenticidade do seu nome e sua identidade, assim como destronar a criação de uma espécie de “alter-ego heteronímico” do narrador. O documento que testemunha o seu legado em morte revela que a riqueza angariada tinha uma natureza efémera, comportava muitas situações de risco - e para além disso, o acto de poupar não parecia fazer grande parte dos hábitos destes homens. Assim se poderão explicar as dívidas, mas também a vida de ostentação e riqueza, adornada com número significativo de serviços e de criados(as).

muitos³². Alguns eram muito conhecidos e afamados³³ e o ofício³⁴ de corsário coincidia com o de mercador³⁵; tinham também as suas cumplicidades com as autoridades locais (mandarins)³⁶ apesar de frequentemente serem perseguidos³⁷; traziam europeus a soldo³⁸. Alguns dos piratas mencionados n’*A Peregrinação* surgem da seguinte forma:

Nome	Nacionalidade	Outros	Caps.
Coja Acém	guzarate	-----	XXXVII
Similau	chinês	-----	XL
Hinimilau/Quiay Necodá	chinês	-----	L
-----	chinês	corsário	CXXXVII
Chalagonim	chinês (?)	-----	CLXVII
	chinês	necodá ladrão	CCVIII
Necodá Xicaulem/ Francisco Sá	-----	ladrão com dois nomes	XLVI
Prematà Gundel	-----	-----	LXVI
Chepocheca	chinês	-----	CCIII
Samipocheca	chinês	-----	CXXXII
Quiay Panjão/ CapitãoSardinha	chinês	-----	LVI
-----	-----	Famoso corsário	CXXXVIII
-----	japoneses	corsários	CLXXIX
-----	-----	Capitão corsário	CXXXIII

Um outro nome de pirata chinês surge com Escobar, nos seus Comentários: “Ni Lao”, que estava com os portugueses havia quinze anos³⁹ com dois ou três juncos.

Várias vezes ao longo do texto surge a necessidade de explicitar que os europeus eram mercadores e não ladrões⁴⁰ – o que pressupõe, à partida, a ambiguidade dos termos.

³² “por medo dos cossayros de que o mar andaua cheyo”, *Peregrinação*, cap. LXVIII; “por causa dos muytos cossayros que auia nelles”, cap. CXXIX.

³³ Designados mesmo como famosos – *Peregrinação*, caps. L, CXXXII.

³⁴ “elle era official velho, & pratico neste officio de cossayro”, *Peregrinação*, cap. LVI.

³⁵ “viera a esta enseada da Cauchenchina, onde como mercador fazia fazenda, & como cossayro tambem salteava os com que se atreuia; & que auia ja tres annos que tomara aquelle rio por colheita de seus furtos”, *Peregrinação*, cap. XLVI.

³⁶ “Tinhão seus tratos cos Mandarins destes portos, a que dauão muytas & muyto grossas peitas, por lhes consentirem que vendessem na terra o que roubauão no mar”, *Peregrinação*, cap. L.

³⁷ “hum Cossayro por nome Samipocheca que vinha desbaratado fugindo da armada do Aytão do Chíncheo”, *Peregrinação*, cap. CXXXII.

³⁸ “hum cossayro Chim que se chamaua Quiay Panjão muyto amigo da nação Portuguesa, & muyto inclinado a nossos costumes & trajos, em companhia do qual andauão trinta Portugueses, homens todos muyto escolhidos que este cossayro trazia a seu soldo”, *Peregrinação*, cap. LVI.

³⁹ *Comentários de João Escobar*, caps.4-19 in *Em busca das origens de Macau*, 160.

⁴⁰ “E nós lhe respondemos a isto que sem falta nenhuma éramos mercadores & não ladrões”; “lhe disse, que era nosso costume espirmos huma terra so color de mercancia, & depois a tomarmos como

Aliás, o mesmo acontece em outras fontes europeias: a preocupação dos europeus em se demarcarem dos “comuns ladrões” e de se afirmarem como mercadores⁴¹. Tal necessidade de se reafirmarem como mercadores e não ladrões não os isenta de comportamentos associados a actos de pirataria – ou de contrabando. Contudo, deixa-nos antever quão frágil era a fronteira entre estas actividades.

Os comportamentos caracterizados por “roubar”, “furtar” e “matar” eram comuns a chineses e portugueses. A armada de Zhu Wan (ver nota 21) tinha também como objectivo limpar todos os ladrões da costa, principalmente os de Liampó. Ora, quer chineses quer europeus estavam no mesmo role⁴². Aliás, em situações de perseguição das autoridades aos mercadores/contrabandistas – independentemente da nacionalidade dos protagonistas – parecia existir uma implícita cumplicidade no sentido de não serem comprometidos os interesses económicos de ambas as partes. Assim, os homens circulavam, se necessário, escondidos⁴³. Quer fossem chineses que, vivendo fora da China, navegassem “debaixo do amparo dos portugueses”⁴⁴ ou os encaminhassem encobertamente para Liampó, estendendo-se até ao “Chinchéo”⁴⁵ e às ilhas de Cantão – para fazer fazenda”, todas estas actividades – obviamente ilegais – eram executadas “às escondidas”. E mais uma vez nos deparamos com signos linguísticos que apontam para situações secretas, de fingimentos, pessoas e bens escondidos.

Estes ladrões (piratas) também matavam⁴⁶ e inspiravam um tal terror que, frequentemente, as populações fugiam só de os ver chegar. No reino do Japão, havia mesmo um antigo costume que obrigava todos os moradores a terem um búzio em casa. O toque desse búzio – por três vezes – para avisar da chegada de piratas, é igualmente um fenómeno curioso⁴⁷.

Mas estes ladrões e corsários estão frequentemente associados às cargas que levam nas suas embarcações – fossem estes produtos de furto, ou não. Os inventários feitos aos juncos⁴⁸ – tomados aos ladrões com quem lutam – são bem demonstrativos das “fazendas” que transportavam⁴⁹. Porcelanas, sedas, cetins, damascos⁵⁰, (muito) dinheiro⁵¹, espe-

ladrões, matando & assolando toda a cousa que nella achauamos”, Peregrinação, cap. CXL.

⁴¹ *Tratado das coisas da China*, Gaspar da Cruz, caps. XXIV a XVI.

⁴² “Os chinas que andavam entre os portugueses, e alguns portugueses com eles, vieram-se a desmandar, de maneira que começaram a fazer grandes furtos e roubos e matar alguma gente.”, idem, cap. XXIII, p. 225.

⁴³ “os que ficaram soltos, poucos a poucos se vieram para os navios dos portugueses, por indústria de alguns chinas que os traziam mui escondidos, movidos pelos mui grossos interesses que recebiam dos mercadores portugueses que faziam suas fazendas em Cantão”, idem, cap. XXVI, p.248.

⁴⁴ Idem, cap. XXIII, p.223.

⁴⁵ Por Chincheo entende-se a região da baía de Amoy, na província do Fujian.

⁴⁶ “foy morto por huns ladrões”, cap. CCIII; CCVIII.

⁴⁷ “tocar do buzio se sabe o para que se toca, porque para brigas se toca huma vez somente, para fogo se toca duas, para ladrões tres, & para caso de traição se toca quatro vezes.”, cap. CCI.

⁴⁸ Recorde-se o inventário feito ao junco “desse ladrão” por parte de António de Faria onde foi recuperado material e equipamento furtado aos portugueses, cap. XL.

⁴⁹ Os inventários às embarcações surgem também nos capítulos XL, XLVII, LII, LX, LXVI e CCXXI.

⁵⁰ Cap. LII, LX.

⁵¹ Cap. LXVI.

ciarias (pimenta, noz, maçã), madeiras (sândalo), metais (estanho, prata do Japão⁵²), marfim⁵³, ouro e pedras preciosas, diamantes e rubis⁵⁴, entre outras “fazendas”, o que pressupõe grandes níveis de riqueza. Contudo, relativamente à eventual angariação e manutenção de riqueza, esta era de natureza efémera – especialmente para os europeus envolvidos.

Por outro lado, a presença de europeus em aldeias e vilas de gente pobre trazia-lhes benefícios económicos porque lhes vendiam, com boa margem de lucro, os mantimentos necessários. Os mandarins também retiravam proveitos destes intercâmbios, pelas “grossas peitas de uns e doutros”⁵⁵. Gaspar da Cruz descreve um curioso episódio de suborno a um mandarim em que foi necessário “aplaçar com catorze cruzados”⁵⁶ para o fazer ignorar a presença de uma faca (arma) – acto cuja ilicitude levava à pena de morte.

Os episódios de pirataria traziam também benefícios a outros níveis e funcionavam com a cumplicidade de alguns governantes. Apontamos apenas um caso mencionado numa fonte europeia em que o soberano do reino de Cananor não só consentia os actos de apresamento de navios como usufruía das cargas apreendidas, sendo que o capitão daquela fortaleza, Dom Fernando de Meneses, dava uma quota parte da pimenta transaccionada “ao mouro principal daquele reino”⁵⁷.

Estas são algumas das imagens recolhidas nas fontes europeias sobre os wokou do século XVI, os mercadores – contrabandistas e piratas que assolavam os mares do sul da China. Uma imagem diferente da distorcida visão Ming sobre os “diabos estrangeiros” que vinham causar distúrbios.

Mas o conhecimento dos factos que as próprias autoridades chinesas possuíam sobre esta problemática questão – esse, era bem diverso.

Entre os pretextos para a prática dos actos de pilhagem, estão, essencialmente, razões de ordem económica. De facto, a combustão que fez mover estes homens não era meramente religiosa nem por pretender prestar serviços à coroa.

A pilhagem era uma actividade muito rentável e muitos deles eram movidos pela ambição, ganância e desejo de enriquecer. Sempre que as actividades comerciais saíam logradas, o recurso alternativo era, ora o contrabando, ora a pilhagem. António de Faria, que ocupa mais de quarenta capítulos de *A Peregrinação*⁵⁸, não é uma excepção. Relembremos que também o comércio das especiarias era uma actividade muito lucrativa⁵⁹ e os europeus se aperceberem de tal facto mesmo antes das primeiras incursões em terras

⁵² Cap. XL.

⁵³ Cap. XLIII.

⁵⁴ Caps. XXXIV e XLI.

⁵⁵ Aqui se incluem os presentes e os subornos. *Tratado das coisas da China*, Gaspar da Cruz, cap. XXIII, p.224.

⁵⁶ Idem, cap. XIX, 197-198.

⁵⁷ *Carta de Filipe I ao vice-rei Matias de Albuquerque*, Lisboa, 12 de Janeiro de 1591, p. 177, in *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*, publicada por Basílio de Sá, 5º. Vol., Ministério d Ultramar, Lisboa, 1956.

⁵⁸ Caps. XXXVI a LXXIX.

⁵⁹ Os testemunhos sobre as primeiras viagens à China e os lucros fabulosos com a venda da pimenta são unânimes. (Castanheda: História, liv. 4, capt.6, (vol.5, p. 185); Liv.3, cap.149 (vol.1, p.850).

chinesas, com incidência para Cantão, onde o lucro foi na proporção de um para vinte, vindo as naus carregadas de muitos bahares⁶⁰ de pimenta.

De resto, subjacente ao conceito de pirata – não obstante a nomenclatura – está patente a iniciativa privada – quer seja legalizada por carta de marca (ou represálias) – ou não⁶¹ – o que remete também para o corso⁶². Este era também legitimado pelos estados que, obviamente o autorizavam sob pretextos variados, entre eles também o religioso⁶³.

2.1 Dois exemplos de mudar de nome e manter a pele

Como primeiro exemplo, detenhamos agora o olhar em Khoja Husain⁶⁴, mas urge definir qual deles:

- O nome de Coja Acem assim surge n' *A Peregrinação* na figura de um pirata (ou ladrão) que António de Faria perseguirá insistentemente. Que informação nos surge sobre a sua pessoa, actividade e relacionamento com os portugueses?

⁶⁰ Segundo Thomaz, um bahar correspondia a três quintais portugueses. ("*De Malaca a Pegu*", p.70); segundo Pires, em Malaca, um bahar correspondia a aproximadamente 180 gramas. (*Suma*, 430-431).

⁶¹ É de comum conhecimento que as guerras de corso, caracterizando-se pela sua organização, legitimação e pela referida carta de marca, serviam os interesses de potências políticas e desenvolviam-se num contexto de conflito declarado ou latente entre estados. Pirataria e corso, não obstante parecerem actividades contíguas e aparentemente similares, correspondem a comportamentos sociais específicos (Guerreiro 1997, 7).

⁶² O corso tem também uma natureza ambígua já que a sua vertente económica funciona a curto prazo em contraste com a política – a médio ou longo prazo; contudo, do Ceilão em diante, o corso político não se mostrava necessário e o económico era nocivo ao curso do comércio. A distinção entre corso e pirataria tinha a ver com a legalidade do acto em si – isto no âmbito da lei portuguesa. Era legal se ao apresar o navio desprovido de cartaz se pagavam a percentagem de um quinto sobre a mercadoria apresada; era ilegal se, pelo contrário, os direitos não eram pagos à coroa.

⁶³ Poderia ser mesmo de toda a conveniência atribuir-lhe tal cariz, fazer do corsário um peregrino numa espécie de cruzada marítima, pois constatamos que a imagem do pirata era a de um homem religioso – se em termos de meta linguística, entendermos religioso como "aquele que se liga ao divino", o que lhe pede ajuda, lhe agradece as graças concedidas e que por ele é punido quando comete actos malévolos.

⁶⁴ Há pelo menos referência a três indivíduos com este nome: 1. Khoja Husain, chinês originário da província de Jiangxi, casado, encontramos-lo em Malaca em 1516, como intérprete da embaixada de Tomé Pires e a ele se referem as Cartas Cantão como "Cojacão". Sendo que Vieira terá reproduzido do ponto de vista fonológico o nome ouvido, podemos afirmar que "Coja" se referia ao título honorífico usado entre muçulmanos (Khoja) e Husain, o nome do indivíduo ou aquele por ele escolhido. Este mesmo nome surge nos *Sejarah Melayu – Anais Malaios* – como embaixador de Malaca, genro de Hang Tuah e também conhecido como Khoja Hasan (Wade 2000, 275). Este homem correspondia ao embaixador-adjunto do rei de Malaca; 2. O nome de Coja Acem assim surge n' *A Peregrinação* na figura de um pirata (ou ladrão) que António de Faria perseguirá insistentemente; 3. O terceiro Khoja Husain não era chinês; talvez fosse originário do Golfo Pérsico ou do norte da Índia. Teria habitado em Malaca mas quando a cidade foi tomada pelos portugueses em 1511, era já um homem octogenário e já aí não residia. Ter-se-ia dedicado à pirataria no Estreito de Singapura com uma armada constituída essencialmente por Javaneses. Terá morrido por volta de 1512. (Alves 2007).

- Identificação do seu nome como mouro do Guzarate e como dono de um junco grande;⁶⁵
- O seu nome associado aos juncos de Sião e de toda a costa malaia;⁶⁶
- Associado às práticas comerciais (veniaga⁶⁷ e fazer a sua fazenda) e que ia à ilha dos Léquiios (Ryukyu);⁶⁸
- Aparentemente António Faria andava à sua procura;⁶⁹
- Reiteração de andar a ser procurado por António de Faria e pejorativamente chamado de perro;⁷⁰
- Referência aos actos pelos quais parecia ser procurado;⁷¹
- Clara referência à actividade de corsário e ao apresamento de um junco onde iam portugueses;⁷²
- Clara referência ao saque de aldeia e morte de alguns dos seus habitantes;⁷³
- Aparente morte de Coja Acem;⁷⁴
- Chacota portuguesa sobre a morte de Coja Acem.⁷⁵

Através das fontes sabemos que Khoja Husain – ou Kwaja Husein – era originário do Guzarate, um mercador capitão de junco que, vivendo fora do continente, se dedicava

⁶⁵ “aquelle junco grande que diziamos era de hum Mouro Guzarate por nome Coja Acem...” – in Peregrinação, c a p . XXXVII.

⁶⁶ “para tambem ver se achaua ahy nouas do Coja Acem que hia buscar, porque todos os juncos de Sião, & de toda a costa do Malayo que nauegauão para a China, costumauão fazersuas escallas neste rio, & ás vezes vendem bem suas fazendas a troco de ouro & Calambaa, & marfim, de que em todo este reyno ha muyto grande quantidade” - Peregrinação, cap. XXXXI.

⁶⁷ Estabelece-se a etimologia do malaio “berniagaan”, significando literalmente “fazer comércio”.

⁶⁸ “hia de veniaga como mercador que era para a ilha dos Lequiios a fazer sua fazenda, & que não entrara aly a mais que a saber de hũ mercador seu amigo que se chamaua Coja Acem que tambem para là hia” - Peregrinação, cap. XLI.

⁶⁹ “nos partimos via da ilha de Ainão, parecendo a Antonio de Faria que ahy achasse o Coja Acem que andaua buscando” - Peregrinação, cap. XLII.

⁷⁰ “Chegados onde Antonio de Faria estaua, o informaraõ do que tinhão visto, & da grossa armada que estaua dentro no rio, & do junco que acharaõ surto na barra, dizendolhe muytas vezes que quiça poderia ser aquelle o perro do Coja Acem que elle buscaua” – Peregrinação, cap. XLII.

⁷¹ “que do roubo que Coja Acem nos fez na barra de Lugo, como atras ficadito, nacesse a Antonio de Faria determinarse em Patane de o yr buscar, para castigo de outros ladroës que tão merecido o tinhão à nação Portuguesa/que he este o perro de Coja Acem, & quiça que nos pagara oje bem nossas fazendas”, Peregrinação, cap. L.

⁷² “cossayro Coja Acem” – Peregrinação, cap. LVIII. “chegamos às pesqueiras onde Coja Acem tinha tomado o jũco dos Portugueses” – Peregrinação, cap. LVIII.

⁷³ “hũa aldeia de quarenta ou cinquenta casas terreas, que Coja acem tinha saqueada, & dado a morte a algũs dos moradores della que não puderão fugir” – Peregrinação, Cap LX.

⁷⁴ “como ao outro dia foy menham clara se foy ao jũco grãde que tinha tomado, o qual estaua ainda cheyo dos corpos mortos do dia dantes, & mãdandoos lançar todos ao mar da maneyra que estauão, só ao perro do Coja Acem, por ser mais hõrado, & merecer mais fausto & cerimonia nas suas exequias, mãdou tomar assi vestido & armado como ainda jazia, & feito em quartos o mandou tãbem lançar ao mar” – Peregrinação, Cap LX.

⁷⁵ “o perro de Coja Acem (...)que mao inferno lhe dê Deos na alma là onde jaz, & dizey todos Amen; & com esta desfeita foy tamanha a risada na gente que não auia quem se ouuisse na igreja” – Peregrinação, cap. LXVIII.

às práticas comerciais e aos actos de apresamento de navios e seu despojamento (vulgo pirataria).

Era líder de uma rede comercial privada, sediada no Guzarate (Dabul) e que operava entre Cambaia e o Mar Vermelho. Negociava essencialmente em têxteis de algodão. Possuía uma frota de três juncos e quatro pequenos barcos de remos, cerca de meio milhar de homens – muitos deles oriundos do Bornéu, Champa, Java e Luzon.

Por volta de 1540, frequentava os portos de Champa e de Ligor na costa oriental da Península Malaia. Carregava pau-brasil para Hainan (designada nas fontes portuguesas como “Ainão”). Frequentava os portos do sul da China no Zhejiang (Ningbo). Os actos de pirataria aconteciam na rota habitual entre a China e o Estreito de Malaca. Acabou por ser capturado e morto – segundo ainda as mesmas fontes – em 1541 (Alves 2007, 19-23).

Como segundo exemplo, aponto Wang Zhi a quem Elisonas denominou como o padrinho da organização dos wokou e que vivia como um verdadeiro rei, gozando uma vida de luxos (1991, 260-261). N’A *Peregrinação* surge como “o corsário chim” (sem nome)⁷⁶ – mas devidamente identificado através do cruzamento das fontes asiáticas com as europeias.

Wang Zhi, também conhecido por capitão Wufeng, Hui Wang e com o nome japonês de Aso, era um dos mais reputados piratas chineses – frequentemente associado ao Japão – estando sediado em Hirado e com uma base de operações nas ilhas Goto.

Este mesmo chinês, quando os portugueses alcançaram Tanegashima, serviu-lhes mesmo de intérprete⁷⁷. Quer os mercadores quer mesmo os missionários foram levados ao Japão naquilo a que Elisonas menciona como uma maré de wokou. A chegada ao Japão é profusamente descrita por Mendes Pinto, havendo referência a vários piratas: depois da morte de Francisco Xavier, partiram os homens para Lampacau onde encontraram dois juncos vindos das costas malaias (um de Patani e outro de Ligor [Ligor] encetando entre eles uma calorosa discussão que provocou no “Necodá da lorcha que nos aly trouxe de Huzanguee” um tamanho espanto pelas atitudes bárbaras presenciadas que, no dizer do narrador, preferia que o rei lhe cortasse a cabeça a levar cartas dos portugueses.

Passados dezassete dias, surge um outro pirata, em rota de fuga das autoridades chinesas que, trazendo feridos a bordo, não teve outra hipótese senão aportar. Este surge-nos com o nome de Samipocheca⁷⁸.

⁷⁶ Idem, caps. CXXXII a CXXXVII.

⁷⁷ Segundo J. Elisonas: “The date of the Portuguese traders’ arrival in Tanegashima is given as Tembun [12].8.25 (September 23, 1543), and Wang Chih [Wang Zhi], alias Wufeng, is identified as their interpreter, in the brief essay Teppoki (1607) by Nampo Bunji, a Zen priest and diplomatist in the employ of the Shimazu daimyo of Kagoshima. The text is most conveniently found in Okamoto Yoshitomo, *Juroku seiki Nichio kdsushi no kenkyu* (Tokyo: Kobunso, 1936), 187-9”. In nota rodapé, p. 302.

⁷⁸ “veyo aly a caso surgir hum Cossayro por nome Samipocheca que vinha desbaratado fugindo da armada do Aytao do Chincheo, que de vinte & oito vellas que tinha lhe tomara as vinte & seys, & elle lhe escapara com somente aquellas duas que trazia comsigo, nas quais trazia a mór parte da gente muyto ferida, pelo que lhe foy forçado deterse aly vinte dias paraque a curasse. E nõs os oito constangidos da necessidade nos foy forçado assentarmos partido com elle paraque nos leuasse comsigo por onde quer que fosse, até que Deos nos melhorasse noutra embarcação mais segura em que nos fossemos para Malaca”, in *Peregrinação*, cap. CXXXII.

Vinte dias depois, embarcaram em juncos diferentes com esse pirata e com um outro capitão que era seu sobrinho; depois foi o temporal que os levou às ilhas dos Léquios onde constataram que o pirata chinês era aí muito conhecido, quer do rei quer das gentes⁷⁹; uma vez chegados ao Japão e com autorização para o comércio, não se colocou o problema da língua, uma vez que foi até uma mulher léquia que serviu de intérprete⁸⁰. Contudo, também o capitão chinês falava a língua já que foi ele quem respondeu ao príncipe quando este indagou a identidade dos portugueses⁸¹.

A acidental descoberta do Japão não pode se vista como um acaso. Inicialmente estava previsto aportarem em Guangdong mas o junco foi arrastado para a costa do “Chinchéo” onde, com a colaboração das autoridades locais, conseguiram negociar com mercadores. Ao partir, o junco foi arrastado por uma tempestade para o cabo de Kadokura, a sudeste da ilha de Tanegashima. As fontes japonesas referem Wang Zhi como o responsável por este encontro entre estrangeiros e japoneses. De acordo com o Teppôki⁸², a 25 Agosto de 1543, um enorme junco naufragou em Tanegashima com mais de cem passageiros a bordo. Entre eles, estaria Wufeng (Wang Zhi) e com a sua ajuda, os portugueses estabeleceriam contactos no Japão e posteriormente introduziriam as espingardas ocidentais (teppô).

Sobre Wang Zhi, associado dos irmãos Xu, capturado e executado em 1559, sabemos ter mudado o seu nome para Wufeng enquanto operava com os seus juncos, em número superior a uma centena na década de cinquenta. Liderava cerca de três mil homens, tinha a sua base de operação no Japão, nas ilhas Kyushu de onde partia para a China, Sião e Coreia. Negociava em seda, têxteis de algodão e ruibardo. N’ *A Peregrinação*, já o afirmei, surge-nos como o “cossayro Chim que vinha dos Léquios” e muito amigo dos portugueses⁸³; referências a juncos que vinham dos Léquios⁸⁴ e a um corsário que aí era muito conhecido⁸⁵ e também designado como capitão e piloto⁸⁶.

Wang Zhi foi de facto decapitado em 1559 (ou no ano seguinte), mas até esse momento, foi sujeito a uma série de intrigas de corte e de província que levaram à sua captura e aprisionamento, com episódios de permeio bastante curiosos. Com a promessa de perdão pelas ilicitudes praticadas e um afrouxamento das proibições marítimas em sede de actividades comerciais – mesmo com a permissão de transaccionar mercadorias

⁷⁹ “nos foy forçado arribarmos em popa â ilha dos Lequios onde este cossayro era muyto conhecido, assi do Rey como da outra gente da terra”, idem.

⁸⁰ “E chamando então para junto de sy huma molher Lequia que era a interprete por quem se entendia co capitão Chim senhor do junco, lhe disse, pergunta ao Necedà, onde achou estes homens, ou com que titulo os traz comsigo a esta nossa terra de Iapão? a que respondeo que sem falta nenhuma eramos mercadores & gente boa”, idem, cap. CXXXIII.

⁸¹ “Capitão cossayro lhe respondeo que eramos de huma terra que se chamaua Malaca, a onde auia muytos annos que tinhamos vindo de outra que se dezia Portugal, cujo Rey, segundo nos tinha ouuido algumas vezes, habitaua no cabo da grandeza do mundo.”, idem.

⁸² Literalmente “Registo de armamento”.

⁸³ Idem, *Peregrinação*, c a p. LVI.

⁸⁴ Idem cap. XXXIX.

⁸⁵ Idem cap. CXXXII.

⁸⁶ Idem cap. CXXXIII e XXXIX.

com o Japão – Wang Zhi parece ter engolido o isco que o levaria a perder literalmente a cabeça. A sua captura e execução pressagiava o fim das actividades de rapina, contudo, estas apenas mudaram de direcção: do delta do Yangtze e província de Zhejiang para as costas do Fujian e da província de Guangdong. Como a distância para o Japão aumentou, a participação destes diminuiu; mas não a dos chineses.

3. Algumas conclusões

Qualquer conclusão padece, à partida, de um carácter muito redutor. Para os estudos asiáticos - que se suportam no cruzamento de fontes europeias (particularmente portuguesas) e asiáticas – o trabalho de pesquisa e investigação caracteriza-se por ser, indubitavelmente, um *work in progress*. É este cruzamento das fontes asiáticas com as europeias – com merecido destaque para a obra de Fernão Mendes Pinto – acrescidas de diferentes perspectivas de leitura e interpretação que conduzem à apresentação de breves mas sólidas conclusões no que respeita ao estudo da pirataria (*wokou*) que assolou os mares da China, particularmente no século XVI quando os europeus se tornaram protagonistas neste mesmo cenário.

O conceito de *wokou* alterou-se no século XVI por via dos seus intervenientes, não obstante a manutenção da terminologia. Em termos gerais, os piratas japoneses já não o eram – pelo menos em acentuada maioria – e foram substituídos por chineses que, fugidos à justiça Ming, se sediaram em territórios limítrofes e daí operavam em incursões de pirataria e pilhagem.

Os grupos de piratas que apresavam embarcações eram compostos por uma grande variedade de nacionalidades, etnias, fés religiosas. Tal significa que ultrapassando os preconceitos religiosos e as fricções históricas com muçulmanos durante as cruzadas, ou as perseguições a judeus e a manobra de diversão dos cristãos-novos, a actividade mercantil desenvolvida em terras a oriente não sofreu destes pruridos. As actividades desenvolvidas em conjunto não foram estranguladas pelas diferenças entre indivíduos.

As autoridades chinesas Ming tinham consciência e conhecimento acerca destes chineses foragidos e que desobedeciam à lei imposta. De igual forma, eram sabedores da aceitação de subornos por parte de mandarins e da convivência de elementos das suas tropas nos negócios, ou da fuga destes em situações delicadas. Aquilo que é legislado muito nos diz sobre a natureza da prevaricação. Por questões propagandísticas, o bode expiatório eram os japoneses e os folangji.

Há a considerar a aceitação dos europeus (e luso-asiáticos) por parte dos asiáticos na perspectiva de um bom negócio em conjunto e benefícios trazidos às populações locais. A aceitação dos folangji no palco das operações desempenhou um papel crucial.

Não podemos esquecer que o poderio militar a nível do armamento – nomeadamente os canhões – foi decisivamente favorável para a escolha dos portugueses em auxílios exteriores, quer os pedidos de auxílio viessem por parte dos mandarins para combate aos próprios piratas, quer através de reinos locais que os contrataram como mercenários para engrossar as suas tropas em lutas locais e privadas. De salientar que tais factos não

trouxeram quaisquer problemas de consciência aos europeus e luso-asiáticos envolvidos; tais factos, prazenteiramente, engordaram-lhes a bolsa.

Não obstante o poderio e magnificência militar a nível do armamento e dos canhões, os europeus estavam em clara desproporção demográfica, especialmente perante a China Ming – que apesar das brechas a norte com os mongóis e a sul com os piratas, detinha unidade política que bastasse para não ser conquistada por europeus⁸⁷.

A importância das embarcações locais para fazer face a um tipo de navegação por cabotagem, levado a cabo em zonas litorais com baixios de areal, águas fluviais, etc.

Acresce ainda que o conhecimento da geografia e da particular meteorologia local (monções) eram de vital importância para o sucesso das missões. Uma distração podia significar um naufrágio, navio e carga perdidos, um prejuízo de muitos milhares de cruzados ou pardaos.

O negócio das especiarias, drogas e produtos de luxo era uma verdadeira mina de ouro, com margens de lucro fabulosas e apesar dos riscos que comportava, os mesmos valiam a pena. Tal facto parece-nos indiscutível. Mesmo quando o mercado chinês teve excessos de pimenta, os lucros continuavam a ser aliciantes. Acresce a própria matriz da natureza humana, cobiçando riqueza e desejando uma vida melhor a nível material. Não esqueçamos a importância do poder que se tem sobre o outro quando se é detentor de poder económico.

Reforço a ideia da antiguidade das redes comerciais – existiam muito antes da chegada dos europeus e estes apenas se adaptaram e ajustaram às mesmas. Mesmo em situação de ligeira alteração de rota, não fizeram senão um exercício de mimese. O mesmo se aplica aos produtos: não vieram introduzir produtos novos ou seus⁸⁸ – negociaram na matéria-prima existente.

Comércio privado, contrabando e pirataria (wokou) foram actividades complementares e que não parecem ter colidido de forma significativa. As personagens que os representaram eram frequentemente as mesmas. O estratagema principal era mudar de nome, manter a pele e tal variação de escala camaleónica não parecia preocupar os seus intervenientes, nem trazer-lhes questões de consciência. Assim, convém realçar que estes conceitos, ao tempo, pareciam ter uma natureza mais volúvel.

A actividade europeia de pirataria nesta área específica da Ásia, nomeadamente a portuguesa, nunca teve uma preponderância digna de nota; foi artesanal e contextualizada em grupos de piratas asiáticos, particularmente chineses ultramarinos. Tal significa também que, a actividade comercial desenvolvida – quer através da coroa, quer pela iniciativa privada – não veio prejudicar grandemente o fluxo económico vigente. Mesmo com a tomada de Malaca e o afastamento dos Léquiús.

Acotovelar os parceiros e chegar-se à frente no negócio nunca foi suficientemente ameaçador, logo a presença europeia e seus actos não deverão ser perspectivados de forma exacerbada.

⁸⁷ De salientar que as desfragmentações políticas que os europeus foram encontrando em outros reinos e que lhes trouxe vantagem na conquista era algo que não encontrava similaridade na China.

⁸⁸ Entenda-se, produtos europeus.

Breve bibliografia:

- ALVES, Jorge M. dos Santos, 1994. “A primeira década da diplomacia luso-chinesa após a fundação de Macau”, *Revista de Cultura, Macau ICM*, nº.19, (Abril/Junho de 1994): 7-12.
- . 1996. “Natureza do Primeiro Ciclo de Diplomacia Luso-Chinesa (séculos XVI-XVIII)”, in Saldanha, António Vasconcelos de & Jorge M. dos Santos Alves (org. e coord.), *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês (séculos XVI-XIX)*, coleção *Memória do Oriente* — 6, Macau, Instituto Português do Oriente.
- . 1998. “The foreign traders’ management in the Sultanates of the Straits of Malacca (The cases of Malacca, Samudera-Pasai and Aceh, 15th and 16th centuries), in *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous notes*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, s/nº.ed, 131-142.
- . 1999a. *Um porto entre dois impérios, Macau: Instituto Português do Oriente*, 1ª.ed.
- . 1999b. *O domínio do Norte de Samatra – A história dos sultanatos – Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses (1500-1580)*, Lisboa, S.H.I.P, 1ª ed.
- . 2007. “Macau – o primeiro século de um porto internacional”, catálogo de exposição CCCM – Centro Científico e Cultural de Macau e FCT – Fundação para a Ciência e Tecnologia - Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 12-12-2007 a 30-03-2008.
- BARBOSA, Duarte, 1946. *Livro – Em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente, introdução e notas de Augusto Reis Machado, Agência Geral das Colónias, RP, Ministério das Colónias, Lisboa.*
- BARBOSA, Duarte, 1996-2000. *O Livro de Duarte Barbosa (Edição Crítica e Anotada)*, introdução, texto crítico e apêndice por M. A. da Veiga e Sousa, *Estudos de História e Cartografia Antiga, Memórias* — 26/27, Lisboa, Ministério da Ciência e Tecnologia/Instituto de Investigação Científica Tropical/CNCDP, 2 vols.
- BARRETO, Luís Filipe. 1983. *Descobrimentos e Renascimento. Formas de ser e de pensar nos séculos XV e XVI*, col. *Temas Portugueses*, Lisboa, INCM.
- . 1998. “O estatuto de Macau – sécs. XVI para o XVII”, *Revista da Cultura* nº.34, p. 27-46.
- . 2000. *Lavar o Mar - Os Portugueses e a Ásia, c. 1480-c. 1630*, Lisboa, CNCDP.
- . 2006. *Macau: poder e saber – sécs. XVI e XVII*, Lisboa: Editorial Presença.
- CHIN James Kong 2001. “A critical survey of the Chinese sources on the early Portuguese activities in China”, in *Portugal e a China – Conferências nos Encontros de História Luso-Chinesa (Convento da Arrábida, Fevereiro-Dezembro 2000)*, Jorge M. dos Santos Alves (coord.), Lisboa, Fundação Oriente, 317-356.
- . 2007. “The Portuguese on the Zhejiang and Fujian coast prior to 1550 as seen from contemporary Chinese private records” in *Colóquio Macau no período Ming*, Centro Cultural e Científico de Macau, Lisboa, 2-4 Outubro de 2007.
- CLEARY, Mark & Goh Kim Chuan, 2000. *Environment and development in the Straits of Malacca, c. 700-1700 AD*, Routledge, London.
- CORREIA, Gaspar, 1975. *Lendas da Índia [c. 1563]*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, coleção *Tesouros da Literatura e da História*, Porto, Lello & Irmão Editores, 4 vols.

CRÓNICA do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses (códice anónimo, Museu Britânico, Egerton 20, 901) [comp.c.1550], 1974. Introdução e notas de Luís de Albuquerque, leitura de Adélia Lobato, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga — 86, Secção de Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar.

CRUZ, Gaspar da, 1997. O Tratado das coisas da China (Évora, 1569-1579), introdução, modernização do texto e notas de Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Edições Cotovia/CNCDP.

ELISONAS, Jurgis, 1991. “The inseparable trinity: Japan’s relations with China and Korea”, in *The Cambridge History of Japan*, vol.4, Early Modern Japan, ed. John Whitney Hall, Cambridge University Press.

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e, 1971, Testamento de António Faria de Sousa [em Goa, a 02/08/1548], in *Anais da Academia Portuguesa da História*, (Lisboa: II Série, Vol. 20, 1971, 145-168), [comunicação feita em Assembleia Geral Ordinária de 16 de Abril de 1971].

FRUTUOSO, Gaspar, 1995. Livro Segundo das Saudades da Terra [c. 1591], ed. João Bernardo de Oliveira Rodrigues, 2.^a ed., Ponta Delgada, Companhia Industrial Gráfica dos Açores.

GUERREIRO, Luis R., 1996. O grande livro da pirataria e do corso, Círculo de Leitores, Lisboa.

HAZARD, Benjamin H., 1967. “The formative years of the wako, 1223-63”, *Monumenta Nipponica*, vol. 22, n.º. 3 / 4, 260-277, JSTOR Archives (www.jstor.org).

HEIJDRRA, Martin, ed. 1998, “The Ming – rural socio-economic development”, in *The Cambridge History of China – The Ming Dynasty 1368-1644*, Part II, vol. 8.

HIGGINS, Roland Louis, 1981. “Piracy and coastal defence in the Ming Period, Government response to coastal disturbances, 1523-1549”, (PhD, University of Minnesota, policopiada).

JIN Guo Ping & Zhang Zhengchun, 1996. “Liampó reexaminado à luz das fontes chinesas”, in Saldanha, António Vasconcelos de & Jorge M. dos Santos Alves (org. e coord.), *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês (séculos XVI-XIX)*, colecção Memória do Oriente — 6, Macau, Instituto Português do Oriente, 85-135.

JINGMING Li, 2002. “Actividades dos Portugueses nos Mares da China nos primórdios da demanda da Ásia”, in *Revista da Cultura* n.º.1, 9-19.

KAI Cheong Fok 1991. “O debate acerca da acomodação dos portugueses e o aparecimento da ‘fórmula de Macau’. A colónia portuguesa e as primeiras reacções chinesas”, *Revista de Cultura*, Macau - ICM, n.º 16, (Outubro/Dezembro): 13 – 30.

—.1995. “Primeiras imagens da dinastia Ming sobre os Portugueses”, *Revista de Cultura*, n.º. 23, II Série, (Abril/Junho):5-11.

—.1996a. Estudos sobre a instalação dos Portugueses em Macau, Lisboa: Gradiva.

LOUREIRO, Rui Manuel, 1992a. “Introdução”, in *Cartas dos Cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)*, introdução, leitura e notas de Rui Manuel Loureiro, colecção Documentos & Ensaios — 3, Macau, ICM.

—.1992b. *Cartas dos cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)* (Macau: Instituto Cultural de Macau, s/n.º.ed.).

—.1995. “Imagem da China na cultura dos Descobrimentos Portugueses”, *Revista da Cultura*, ICM.

—.1996a. Em busca das origens de Macau, Grupo de trabalho do Ministério da Educação para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

- .1996b. “A China de Fernão Mendes Pinto”, in Saldanha, António Vasconcelos de & Jorge M. dos Santos Alves (org. e coord.), *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês (séculos XVI-XIX)*, colecção Memória do Oriente — 6, Macau, Instituto Português do Oriente, 139-177.
- .1996c. *Em Busca das Origens de Macau (Antologia Documental)*, introdução, leitura e notas de Rui Manuel Loureiro, Lisboa, GTMECP.
- .1997a. “Introdução”, in Fr. Gaspar da Cruz, *Tratado das coisas da China (Évora, 1569-1579)*, introdução, modernização do texto e notas de Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Edições Cotovia/CNCDP.
- .1997b. “Livros e bibliotecas europeias no Oriente (século XVI)”, *Revista de Cultura*, Macau, ICM, 32, (Jul./Set.)19-34.
- .1997c. “Visões da China na literatura ibérica dos séculos XVI e XVII – antologia documental”, *Revista de Cultura*, nº 31- II Série, Instituto Cultural Macau.
- . 2000. *Fidalgos, Missionários e Mandarins – Portugal e a China no Século XVI*, Lisboa, Fundação Oriente.
- . 2004. “Nota Preambular de Encontros e desencontros Europeus no mar do sul da China”, *Revista da Cultura*, nº. 11, Instituto Cult. de Macau, 6-8.
- PINTO, Fernão Mendes, 1983. *Peregrinação [1583-1614]*, transcrição de Adolfo Casais Monteiro, Bibli. de Autores Portugueses, Lisboa, IN-CM.
- PIRES, Benjamim Videira, S.J. 1964. “Cartas dos Fundadores”, in *Boletim Eclesiástico da Diocese de Macau*, Macau, 62 (724-725), Out./Nov.
- PIRES, Tomé, (ed. Armando Cortesão), 1978. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, 2.^a edição, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 135-444.
- PTAK, Roderich, 1987. “O transporte do sândalo para Macau e para a China durante a dinastia Ming”, *Revista de Cultura*, Macau, ICM, 1, (Abril/Maio/Junho): 36-45.
- . 1992. “The Northern Trade Route to the Spice Islands: South China Sea - Sulu Zone - North Moluccas, (14th to early 16th century)”, *Archipel*, 43, 27-55.
- .1994. “Sino-Japanese Maritime Trade, circa 1550: Merchants, Ports and Networks”, in Carneiro, Roberto & Matos, Artur Teodoro de (eds.), *O Século Cristão do Japão, Actas do Colóquio Internacional Comemorativo dos 450 Anos de Amizade Portugal-Japão, 1543-1993* (Lisboa, 2-5 de Novembro de 1993), Lisboa, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa da Universidade Católica Portuguesa/Instituto de História de Além-Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 281-311.
- . 1995. “Asian Trade in cloves circa 1500: Quantities and trade routes – a synopsis of Portuguese and other sources”, in *The Portuguese and the Pacific, Proceedings of the International Colloquium*, University of California, Santa Barbara, Oct. 1993, Francis A. Dutra & João Camilo dos Santos (ed.), Center for Portuguese Studies, S. Barbara.
- .1997. “António Vasconcelos de Saldanha; Jorge Manuel dos Santos Alves (eds.) - Estudos de história do relacionamento luso-chinês, séculos XVI-XIX, colecção Memória do Oriente, Instituto Português do Oriente, Macau, 1996” [recensão crítica], in *Mare Liberum - Revista de História dos Mares*, Lisboa, CNCDP, 13, (Junho) 213-217.
- . 1998^a. “Macao and Sino-Portuguese relations, ca 1513/1514 ca. 1900- a bibliographical essay”, *Monumenta Serica*, vol. 46, Monumenta Serica Institute - Sankt Augustin: 344-396.

—. 1998b. “Ming maritime trade to Southeast Asia, 1368-1567: visions of a “system” in From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous notes, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 157-191.

—. 1999. “Sino-Portuguese Relations, circa 1513/14-1550’s”, in Portugal e a China. Conferências no II Curso Livre de História das Relações entre Portugal e a China (Séculos XVI-XIX), Jorge M. dos Santos Alves (coord.), Lisboa, Fundação Oriente, 19-37.

—. 2000. “Jottings on Chinese sailing routes to Southeast Asia especially on the eastern route in Ming times”, in Conferências nos Encontros de História Luso-Chinesa, Lisboa Fundação Oriente, 2000.

—. 2001. “China’s medieval fanfang – a model for Macau under the Ming?”, Anais de História de Além-Mar, CHAM – Centro de História de Além-Mar- Universidade Nova, Lisboa, vol.2, 47-71.

—. “Asian Trade in cloves, circa 1500: quantities and trade routes – a synopsis of Portuguese and other sources” in China’s Seaborne trade with south and Southeast Asia (1200-1750), Aldershot: Ashgate Variorum, s/data, s/nº ed.: 150-169.

—. China and the Asian Seas - Trade, Travel and Visions of the other (1400-1750) Aldershot: Ashgate Variorum, s/data.

SANTOS, Anabela Leandro 2010. Piratas e contrabandistas chineses (wokou) nos textos europeus do século XVI (1510-1560), (Tese de Mestrado), Instituto Estudos Orientais, Universidade Católica Portuguesa.

SO Kwan-wai, 1975. Japanese Piracy in Ming China during the 16th century, Michigan: Michigan State University Press.

WADE, Geoff, 1997. “Melaka in Ming Dynasty texts”, in Journal of the Malaysian Branch of Royal Asiatic Society.

—. 2001. “The Portuguese as Represented in Some Sources of the Ming Dynasty”, in Portugal e a China – Conferências nos Encontros de História Luso-Chinesa (Convento da Arrábida, Fevereiro-Dezembro 2000), Jorge M. dos Santos Alves (coord.), Lisboa, Fundação Oriente, 263-316.

A INTRODUÇÃO DA PROJEÇÃO DE MERCATOR NA CARTOGRAFIA NÁUTICA PORTUGUESA¹

Comunicação apresentada pelo académico
António Costa Canas, em 29 de Janeiro

Resumo

Os séculos xv e xvi são considerados como uma época de ouro para a navegação e a cartografia portuguesas. Geralmente considera-se que no final deste último século Portugal conheceu um declínio acentuado nestes campos. A atestar esse declínio estaria o atraso na introdução das inovações náuticas e cartográficas que surgiam noutros países. Uma das mais importantes inovações na cartografia foi a projeção de Mercator. Neste trabalho analisaremos a introdução dessa novidade em Portugal, de modo a entender até que ponto é que a sua adoção no nosso país foi muito diferente daquilo que aconteceu nas grandes potências da época. Para tal, começaremos por caracterizar a época que vamos analisar, essencialmente o século xvii. Depois analisaremos os estudos mais emblemáticos que foram publicados sobre a cartografia em Portugal, para entendermos de que modo é classificada a cartografia desse período. Sendo a cartografia uma ferramenta fundamental para a Arte de Navegar, o desenvolvimento de uma terá consequências importantes na outra, daí que importe perceber como evoluiu a Arte de Navegar. Seguidamente debruçaremos a nossa atenção sobre a projeção de Mercator. De que modo ela foi divulgada em Portugal e no estrangeiro? Finalmente, analisaremos a sua introdução na cartografia portuguesa.

Palavras chave

Aula da Esfera, Arte de Navegar, Cartografia náutica, Cosmógrafo-mor, Projeção de Mercator, Tratados de Náutica.

¹ A comunicação apresentada na Academia de Marinha teve por base um texto anteriormente publicado, numa obra coletiva, cuja referência completa é: “A introdução da projeção de Mercator na cartografia náutica portuguesa”, in Francisco Roque de Oliveira e Héctor Mendoza Vargas [coord.], *Mapas de metade do mundo. A cartografia e a construção territorial dos espaços americanos: séculos xvi a xix. Mapas de la mitad del mundo. La cartografía y la construcción territorial de los espacios americanos: siglos xvi al xix*, Lisboa e Cidade do México, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa e Instituto de Geografía da Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, pp. 359-386. É esse o texto que aqui se republica, com ligeiras alterações.

Introdução

“É hoje quase lugar comum entre os historiadores da Arte de Navegar, notadamente ingleses e holandeses, a afirmação de que, a partir do início do século XVII, o grande desenvolvimento que, em menos de século e meio, fora alcançado pela náutica portuguesa entrou em rápido processo de esclerosamento; simultaneamente, a supremacia da navegação europeia transferia-se para os povos do norte europeu.” (Guedes, 1998: 23).

Com estas palavras inicia o Almirante Max Justo Guedes uma comunicação apresentada no VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Ele defende a tese de que a ciência náutica não estagnou em Portugal, no século XVII, tendo continuado a evoluir, em moldes semelhantes ao que acontecia nos países que mais se distinguiram no mar naquela época. Como justificativo dos seus argumentos apresenta um texto náutico e uma carta, datados dos primeiros anos do século XVIII, que sintetizam os conhecimentos náuticos dos portugueses. Além disso, relata também a viagem do Comodoro britânico George Anson, entre 1740 e 1744, marcada por inúmeros problemas devidos a erros na condução dos seus navios. Esta última serve-lhe como termo de comparação entre a náutica portuguesa e a mais evoluída do século XVIII, a inglesa.

Entre as características inovadoras da náutica portuguesa, nos primeiros anos do século XVIII, Max Justo Guedes menciona a adoção das *cartas reduzidas*, em projeção de Mercator, substituindo as cartas *planas quadradas* (Guedes, 1998: 23). Esta opinião constituiu o ponto de partida para a nossa investigação. As questões que nos surgiram foram as que se seguem. De que modo evoluiu a cartografia portuguesa ao longo do século XVII? De que forma foi introduzida a projeção de Mercator nas cartas portuguesas? Esse processo ocorreu de um modo semelhante ao que aconteceu noutros países europeus, ou poderemos detetar em Portugal um atraso significativo no seu desenvolvimento? Nos nossos dias, a esmagadora maioria das cartas náuticas usam aquela projeção, pela sua facilidade de utilização, nomeadamente pelo facto de permitir marcar as direções da bússola como linhas retas e fornecer uma escala, que embora variável ao longo da carta, permite a marcação correta da distância percorrida em qualquer direção. Será que estas características eram tão importantes para o modo como se conduzia a navegação nos séculos XVI e XVII, tendo forçado uma adoção rápida dessa projeção na cartografia náutica de então?

Para resposta às nossas questões começámos por analisar a opinião, sobre estes assuntos, de alguns estudiosos deste tema da história da ciência náutica e da cartografia. E aqui surgiu o primeiro problema. Se em relação aos primeiros tempos da cartografia portuguesa, século XV, e àquele que é considerado o seu período áureo, século XVI, existe uma enorme profusão de estudos, em relação aos séculos seguintes o panorama é desolador, agravando-se gradualmente ao longo do século XVII. Praticamente não existem estudos sobre cartografia náutica. E as poucas referências que se encontram referem uma situação de atraso, de decadência.

“A Cartografia portuguesa dos séculos XVII a XIX é praticamente desconhecida no quadro da Cartografia europeia. Se às duas centúrias anteriores as obras de divulgação consagram

alguns parágrafos aos mapas elaborados pelos Portugueses, a decadência do papel do País na cena internacional parece acarretar paralelamente a diminuição da sua importância em vários campos científicos. A explicação deste facto passa por muitos motivos, mas um dos principais não pode deixar de ser a ausência de bibliografia, sobretudo a elaborada pelos próprios autores portugueses.” (Alegria & Garcia, 1995: 61-62).

Nestas condições optámos por começar com uma abordagem indireta. Não nos parece que fosse possível que, naquela época, se efetuassem viagens oceânicas sem que a bordo existissem cartas. Poderiam ser mais antigas ou mais inovadoras, portuguesas ou estrangeiras, mas certamente que a bordo de todos os grandes navios existiam cartas de marear. Procurámos então nos textos relacionados com a náutica informações sobre as cartas. Essa análise textual foi complementada com o estudo dos poucos exemplares cartográficos que conseguimos encontrar, referentes ao período que nos interessa.

O nosso intento final é tentar entender a introdução da projeção de Mercator na cartografia náutica da época e perceber qual a importância desse facto. Só conseguiremos entender essa maior ou menor importância caso analisemos, ainda que sucintamente, a forma como eram conduzidos os navios no mar, daí que dediquemos uma secção a analisar a relação entre a cartografia e a navegação. Importa também saber se o facto de existir algum atraso na adoção desta projeção na náutica em Portugal é sinónimo de desconhecimento dos conceitos teóricos a ela associados, ou se podemos encontrar outras explicações para esse atraso. Finalmente, é também importante compreender se esse processo em Portugal foi muito diferente daquele que ocorreu nas principais potências marítimas da época.

A Época

Este ponto será bastante reduzido, mas pensamos importante realçar algumas características do período que vamos analisar. A conjuntura influenciará, de um modo mais ou menos significativo, os desenvolvimentos que irão ocorrer, nos diversos campos da atividade humana e condicionará as opções a serem seguidas.

O período por nós analisado coincide, *grosso modo*, com a segunda metade do século XVII. Ora, durante esta um dos fatores que mais condicionou toda a vida portuguesa foi o facto de o país ter vivido debaixo de um estado de guerra quase permanente. Em 1640, a Restauração pôe fim a um longo período de União Ibérica. Inicia-se a Guerra da Restauração, à qual podemos associar novas preocupações, nomeadamente as que se relacionam com a defesa militar das regiões da raia de Espanha. Por esse motivo, será concedido um realce especial à formação de técnicos vocacionados para a fortificação e a arquitetura militar. Logo em 1641, Luís Serrão Pimentel defende, em cortes, a necessidade de criar uma aula de fortificação em Lisboa, facto que vem a ocorrer seis anos depois. Será este mesmo Pimentel o autor de uma obra marcante na engenharia militar portuguesa: o *Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações das Praças Regulares e Irregulares* (Cf. Alegria et. al.: 65).

Pimentel, que é o cosmógrafo-mor, isto é o responsável máximo, em termos técnicos e científicos pelas questões relacionadas com a náutica e a cartografia, vê-se obrigado a canalizar grande parte das suas atividades para os assuntos de engenharia. Além do cosmógrafo-mor, existia uma outra instituição que desde finais do século anterior tinha um papel fundamental na divulgação de assuntos científicos relacionados com a náutica: a Aula da Esfera do Colégio de Santo Antão. Também nesta se nota uma mudança acentuada dos interesses, decorrente da necessidade de dedicar uma maior atenção à arquitetura militar:

“A partir de 1640 os professores da «Aula da Esfera» passaram a dedicar muito mais atenção ao estudo da geometria aplicada à engenharia e arquitectura, às técnicas de fortificação, de castramentação, a assuntos de balística e pirotecnia, agrimensura, e a todo um leque de temas de milícia e re militari. As notas de aulas que sobreviveram até nós testemunham essa maior atenção dedicada aos assuntos de arquitectura e engenharia militar, a par de uma redução do tempo dedicado a outros assuntos como por exemplo à náutica” (Leitão, 2007: 68.).

Ou seja, será neste ambiente que se irá desenvolver a cartografia náutica que nos interessa estudar. As condições não são as mais propícias, uma vez que as prioridades em Portugal são outras. Contudo, Portugal fora também ameaçado em muitas outras parcelas do seu território, espalhadas um pouco por todo o mundo. Para combater essas ameaças e expulsar os invasores era, obviamente, necessário possuir navios. Contudo, estes apenas conseguiriam sucesso nas missões que teriam que desempenhar caso estivessem devidamente equipados para tal. E na realidade, o país conseguiu alcançar grandes sucessos no campo naval, nomeadamente a expulsão dos holandeses de várias regiões do Brasil e de África, como foi o caso de Luanda. Tal apenas seria possível caso a Marinha apresentasse ainda uma capacidade operacional relevante.

Estudos sobre o assunto

Começemos pelos *Portugaliæ Monumenta Cartographica*². Trata-se da mais importante compilação de fontes cartográficas de origem portuguesa. O seu limite temporal superior é 1700. E de acordo com as palavras de Armando Cortesão, quando o projecto foi iniciado não se esperava encontrar muito material referente ao século XVII (Cortesão, 1987: xiii). Quando se constatou que existia mais material do que o previsto, decidiu-se publicar mais um volume, para além dos quatro inicialmente planeados.

Teixeira da Mota, coautor com Armando Cortesão dos *Portugaliæ Monumenta Cartographica*, personalidade que dedicou grande parte da sua vida ao estudo de assuntos relacionados com a história da náutica e da cartografia, não revela geralmente uma opi-

² Para este estudo seguimos a edição de 1987. A primeira edição foi publicada em 1960 e era composta apenas por cinco volumes. Em 1987 foi publicada uma segunda edição, *fac-similada* da primeira, em formato mais reduzido, e com um sexto volume contendo uma *Adenda de Atualização* por Alfredo Pinheiro Marques.

nião muito positiva sobre a cartografia posterior ao período áureo do século XVI. Um bom exemplo dessa sua opinião encontra-se na entrada “Cartografia e Cartógrafos Portugueses” que redigiu para o *Dicionário de História de Portugal*:

“As cartas náuticas portuguesas dos séculos XV-XVII eram todas manuscritas, geralmente traçadas em pergaminho e belamente iluminadas. Os Holandeses, desde os fins do século XVI, foram os grandes divulgadores das cartas impressas, actividade que comercializaram. Em Portugal só a partir de fins do século XVIII se começam a imprimir cartas náuticas³. A característica carta de marear de graus iguais criada pelos Portugueses no último quartel do século XV esteve em uso entre nós até ao fecho do século XVII, tendo-se introduzido um pouco antes, por volta de 1675⁴, escalas de distâncias para as várias latitudes. O ano de 1700 pode-se considerar como o limite de uma época da história da cartografia portuguesa. Data dessa altura a mais antiga carta portuguesa hoje conhecida na projecção de Mercator, da mão de José da Costa Miranda, e as cartas de graus iguais tornam-se cada vez mais raras e obsoletas. São também em pequena quantidade as cartas náuticas portuguesas que nos chegaram do século XVIII, exceptuando as referentes às costas brasileiras, testemunho de que os nossos marinheiros passaram então a recorrer sobretudo a cartas estrangeiras.” (Mota, [s.d.]: 503-504).

De igual modo, Fontoura da Costa advoga esse atraso da nossa cartografia⁵, em relação à que se fazia noutros países da Europa. E um dos principais argumentos justificativos da sua tese é exatamente o atraso na introdução da projecção mercatoriana na cartografia náutica portuguesa. Aliás, esse atraso justifica o uso de troncos particulares de léguas, como uma forma de minimizar os defeitos das cartas quadradas. De acordo com Fontoura, a carta de Mercator não teria sido logo adotada pelos marinheiros. No estrangeiro, tal teria sucedido no século XVII, e entre nós apenas no século seguinte:

“Apesar da grande Carta de Mercator vir de 1569, e ser de 1599 a primeira Tábua das latitudes crescidas (de Wright), a projecção daquele exímio cartógrafo não foi desde logo bem aceite pelos mareantes, os quais só começaram a usá-la na segunda metade do século XVII.

³ Uma vez que sai do âmbito deste trabalho, não analisaremos aqui a utilização da imprensa como processo de reprodução de cartas. É um facto que mesmo numa época mais tardia, já em pleno século XVIII, continuamos a encontrar cartas manuscritas, em Portugal. Tal pode significar que as cartas impressas não teriam uma grande difusão entre nós. Contudo, tal não quer dizer que não tenham existido casos de impressão de cartas. Por exemplo, no *Regimento de Pilotos*, de António de Mariz Carneiro, que conheceu várias edições em meados do século XVII, surgem diversas estampas nas quais estão representados vários portos da costa portuguesa. Na opinião de Gabriel Mendes: “*Mas estas toscas gravuras em madeira têm ainda um importante significado, quanto a nós, na História da Cartografia Portuguesa, pois elas representam o primeiro esforço para termos em Portugal cartografia impressa por nós próprios; na verdade, julgo serem estas as primeiras cartas gravadas em Portugal e dizendo respeito ao território continental*” (Mendes, 1969: 47).

⁴ Esta data também não está muito rigorosa. Voltaremos a este assunto mais adiante, mas para já importa mencionar que esta utilização de escalas de distâncias para as várias latitudes teria sido sugerida por Lavanha, em finais do século XVI (Costa, 1983: 253 ss.).

⁵ E também pela cartografia espanhola, que nessa época deveria ser semelhante à portuguesa.

Então, já os nossos pilotos haviam perdido a supremacia na instrução náutica, conservando-se em grande atraso em relação aos doutras nações de além Pirenéus. Não admira pois que as Cartas reduzidas só principiassem a ser usadas pela nossa marinha – e muito lentamente – nos primeiros anos do século XVIII.

A desarmonia das distâncias navegadas, com as medidas nas Cartas planas quadradas, era para os nossos mareantes o defeito mais palpável destas Cartas. Por isso eles inventaram um sistema de troncos particulares das léguas, que lhes permitia atenuar aquele defeito. Este sistema foi usado por Portugueses e Espanhóis até as Cartas reduzidas assumirem o poder soberano que na navegação ainda conservam.” (Costa, 1983: 249).

Quanto a Luís de Albuquerque, não denota uma visão tão negativa da situação portuguesa, quando comparada com aquilo que se passava noutras nações europeias:

“Para finalizar cumpre-me dizer que a engenhosa projecção de Mercator não teve qualquer eco entre os navegadores até muito adiantado o século XVII. A técnica cartográfica tradicional continuou a dominar, mesmo entre os cartógrafos dos Países Baixos; eles só encontraram como alternativa imediata o recurso ao uso de semi-globos, que Adrien Veen descreveu num folheto de 1597 (aliás traduzido em Português) e a que ele chamou a ‘carta globosa’.” (Albuquerque, 1986: 1082).

A partir das informações anteriormente expostas começa a esboçar-se a resposta a uma das questões iniciais. Aparentemente, a aceitação desta nova projecção, por parte dos marinheiros foi um processo algo demorado, tanto em Portugal, como na generalidade dos países. Subsiste a dúvida de indagar se essa diferença, entre Portugal e as nações “*mais evoluídas*” foi assim tão significativa? Para uma melhor compreensão do problema, importa explanar, ainda que muito sucintamente, a evolução da Arte de Navegar ao longo da época dos descobrimentos. Existindo uma relação estreita entre a Arte de Navegar e a Cartografia, é de esperar que esta última evolua em função do desenvolvimento da primeira. De igual modo, se não existirem avanços significativos nas técnicas de navegação, será de esperar uma resistência natural a novas propostas cartográficas, desde que as existentes satisfaçam as necessidades impostas pelas técnicas de navegação utilizadas. Devemos ter presente que o processo de aprendizagem da Arte de Navegar na época funcionava dentro de uma lógica de transmissão de conhecimentos de mestre para aprendiz, pouco propícia à inovação. Deste modo, dedicaremos os próximos parágrafos à explicação das principais características da Arte de Navegar.

A Arte de Navegar

Para a Europa e para o período em análise, podemos considerar três momentos significativos na Arte de Navegar. O primeiro corresponde à introdução da bússola e à adopção da técnica que ficou conhecida entre os historiadores da náutica como “*rumo e estima*”. A cartografia associada a esta técnica baseia-se nas cartas-portulano. Basicamente,

mente, para conduzir um navio entre dois pontos bastava conhecer a direcção de um para o outro e a respectiva distância. O piloto servia-se da bússola para determinar a direcção a seguir. Quanto à distância esta era estimada pelo piloto, fruto da sua experiência e de uma observação cuidada dos factores que influenciavam a velocidade do navio, nomeadamente a intensidade do vento.

As cartas-portulano reflectiam esta técnica de navegação. O ponto de partida para o respectivo desenho era a construção de uma rede de direcções, irradiando de pontos escolhidos na superfície em que a carta seria desenhada. Definidas as direcções e escolhida uma escala, materializada no chamado *petipé*, os locais iam sendo colocados na carta em função das direcções e distâncias relativas de uns para os outros.

O processo acima descrito era afectado por erros significativos. A menor divisão da bússola era uma quarta, ou seja $11^{\circ}15'$; o que implica erros superiores a 5° na definição do rumo a seguir. Além disso, as bússolas apontam para o Norte magnético que geralmente não coincide com o Norte geográfico. A diferença entre um e o outro, denominada declinação magnética, nem sempre era conhecida com muito rigor, introduzindo mais um factor de erro na determinação da direcção. Quanto à distância, a situação era similar. A estima do caminho percorrido apresentava sempre um certo grau de subjectividade. A tudo isto acresce o facto de os navios estarem sujeitos a correntes marítimas cujos efeitos dificilmente poderiam ser quantificados. Os erros acumulados dependiam da distância percorrida, e do tempo decorrido, desde a última vez em que se tinha obtido uma posição, recorrendo a observação de um local conhecido em terra. Isto é, os efeitos dos erros poderiam ser minimizados caso o navio avistasse regularmente terra firme, anulando esses mesmos erros. Este processo era suficiente para a navegação no Mediterrâneo, de onde era originário, ou ainda para a navegação a distâncias curtas de terra, como era o caso da cabotagem ao longo das costas da Europa.

Quando as navegações dos Portugueses se começaram a estender para Sul, pelo Atlântico, aumentaram significativamente as distâncias percorridas ao largo, sem possibilidade de avistar terra por longos períodos. Os erros devidos à utilização do método de rumo e estima atingiam valores bastante elevados, o que implicava uma redução da confiança que tal processo dava aos navegadores. Foi necessário procurar uma solução para reduzir esses erros. Se junto a terra os erros eram anulados cada vez que se avistava um local conhecido da costa, uma “*conhecença*”, a solução ao largo passou pela utilização das conhecenças aí disponíveis.

No alto-mar as únicas marcas que podem auxiliar no conhecimento da nossa posição são os astros. Desde a Antiguidade Clássica que os astros eram usados pelos astrónomos, em terra firme, para conhecerem a latitude dos locais. Em termos muito simplistas⁶ aquilo que os Portugueses fizeram foi a adaptação dessas técnicas e dos instrumentos usados em terra firme para poderem ser usados a bordo, na obtenção da latitude do local onde se encontravam. Passaram então a praticar a chamada navegação por alturas, reduzindo a incerteza no posicionamento pela obtenção da latitude.

⁶ Como é óbvio, aquilo que se passou não se pode reduzir a esta simplicidade. Contudo, o nosso intento é de indicar apenas as alterações ocorridas, daí que nossa abordagem seja bastante simplificada.

Importa aqui esclarecer um aspecto que consideramos crucial. Como vimos, a adopção da navegação por alturas representa um avanço significativo na Arte de Navegar, ao reduzir os erros devidos à utilização do método de rumo e estima. Dito deste modo, fica a ideia de que estamos na presença de um processo que substitui o anterior, levando ao abandono deste. Porém, em nossa opinião, o método de rumo e estima continuou a ser a base da condução da navegação. A determinação da latitude permite uma melhoria significativa no rigor das posições ao largo, do mesmo modo que anteriormente a observação das conhecenças em terra permitia reduzir os erros do rumo e estima quando se navegava junto a costa. Pareceu-nos importante realçar este aspecto, para que se perceba que o piloto continuava a usar, em primeiro lugar, a rede de direcções desenhadas sobre a carta para estabelecer a sua posição⁷. A literatura náutica fornece-nos dados que mostram que a navegação estimada não foi abandonada, mantendo-se lado a lado com a navegação por alturas:

“A quarta coisa que se sabe pela carta de marear é o ponto ou lugar da nau. Este ponto se põe de dois modos: o primeiro quando se navega por rumo e distância, e se chama ponto de fantasia; o segundo quando se navega por rumo e altura, e se chama ponto de esquadria.”
(Pimentel, 1969:144).

Quando os pontos de fantasia e de esquadria não eram coincidentes, que era a situação mais comum, tornava-se necessário aplicar determinadas regras para conciliar os valores obtidos⁸.

O desenvolvimento deste processo teve implicações na cartografia. As cartas náuticas passaram a ter que considerar a latitude dos locais e a representar essa coordenada com rigor, para que as cartas fossem úteis. Basicamente, as cartas continuavam a ter como ponto de partida, para a sua construção, a rede de direcções característica das cartas-

⁷ Em rigor, a utilização do método de rumo e estima (como o designam os historiadores da náutica), ou da navegação estimada (designação dos marinheiros) manteve-se até aos nossos dias. É o único processo sempre disponível para o navegante, sendo por esse motivo classificado dentro dos chamados métodos de navegação autónomos. O outro método de navegação autónomo é conhecido como navegação inercial, mas não é muito usado em navegação marítima.

Aquilo que distingue os métodos de navegação autónomos é o facto de o navegador depender apenas de informação disponível a bordo, sem necessidade de recorrer ao exterior. Até ao século xx, a condução da navegação manteve, em traços gerais, as mesmas características que tinha desde que os Portugueses iniciaram as suas viagens de exploração no século xv. Aquilo que foi evoluindo, e bastante, foi o rigor com que se determinavam posições, rumos, velocidades, etc. A navegação estimada manteve-se como a forma principal de conhecer em permanência a posição do navio. A partir dessa posição estimada, com uma frequência maior ou menor consoante as circunstâncias, era possível reduzir os erros acumulados pela estima, observando conhecenças terrestres ou astronómicas. A partir da segunda metade do século xx, a situação começou a alterar-se, pois os sistemas electrónicos de navegação passaram a permitir conhecer a posição do navio em permanência, e nalgumas circunstâncias com um rigor bastante elevado. Actualmente, um navegante prudente utilizará os modernos meios disponíveis, mas deverá ter sempre presente que a estima continua a ser um recurso fiável, caso falhem esses sistemas mais sofisticados.

⁸ Sobre as diferentes situações possíveis eventuais correções a aplicar, veja-se por exemplo: Costa, 1983: 392 e ss.

-portulano. Além disso, deveriam ter também um meridiano graduado, que serviria de referência para as latitudes. Luís de Albuquerque sintetiza esta forma de construção das cartas, tendo como base a obra do Padre Francisco da Costa que faleceu nos primeiros anos do século XVII:

“O traçado de uma ‘carta universal’ fazia-se sobre «pergaminho ou papel imperial», e compreendia duas operações: 1) a construção de uma rede base, com as suas linhas de rumo, um meridiano graduado – e a equinocial, os círculos tropicais e árticos, que deveriam ser traçados a vermelho; 2) o ‘lançamento’ sobre a rede de portos, baías, cabos, baixos, etc., a partir do conhecimento das suas ‘alturas’ (latitudes) e das ‘derrotas’ (ou seja: rumos) que entre si definiam.” (Albuquerque, 1994: 314).

Este tipo de carta, conhecida como carta plana quadrada, servia para o método de navegação anteriormente descrito. Contudo, com a realização de um número cada vez maior de viagens oceânicas, começou a perceber-se que as distâncias percorridas, especialmente ao longo dos paralelos eram, em muitos casos, menores do que as que se mediam sobre a carta. E essa diferença era tanto mais significativa quanto maior fosse a latitude em que se efetuava a derrota. A constatação desta divergência é ponto de partida para o processo que culminará com a projeção de Mercator.

A explicação do processo que conduziu àquela projeção será retomada mais adiante. Para já importa referir de que modo se tentou minimizar, de uma forma expedita, este inconveniente das cartas. A solução consistiu na adopção, pelo menos nos reinos ibéricos, de diferentes escalas, consoante a latitude em que se navegava. Essas escalas receberam a designação de troncos particulares de léguas:

“Por esta causa é necessário fazerem-se vários troncos, conforme a altura por onde se navegar; e, porque esta diferença do plano ao esférico não se faz sensível na prática da navegação até aos 20 graus de altura, por isso fazemos o primeiro tronco para os 20 graus de altura, e logo para de 5 em 5 graus de maior altura.” (Pimentel, 1940: 77).

Em resumo, a técnica de navegar que os Portugueses desenvolveram, ainda durante o século XV, manteve-se a base da Arte de Navegar ao longo dos séculos XVI, XVII e grande parte do XVIII. Ora, sendo a cartografia náutica uma ferramenta utilitária para ser usada pelos navegantes, a sua evolução estava intimamente ligada à evolução da Arte de Navegar. Tal não significa que não se tenham dado pequenos passos para melhorar o rigor na marcação das posições e na construção de cartas. Em finais do século XVI surge um instrumento para medir a distância percorrida, reduzindo a subjetividade da estima, embora a sua introdução a bordo da generalidade dos navios tenha demorado bastante tempo. Novas ferramentas matemáticas, nomeadamente os logaritmos, possibilitam cálculos mais rigorosos e a resolução de problemas mais complexos, ligados à náutica. São desenvolvidos novos instrumentos de observação, que permitem uma maior precisão na observação de astros. São identificados os principais problemas da planificação da superfície terrestre e desenvolvida uma solução, sendo esse o tema central deste texto.

Contudo, todos estes avanços representam pequenos saltos que não justificam uma alteração de paradigma. As cartas continuam a ser geralmente construídas mais ou menos nos mesmos moldes, ao longo destes séculos. A grande alteração na Arte de Navegar vai ocorrer quando for possível conhecer com rigor a longitude no mar, a partir da segunda metade do século XVIII.

Será que esta situação de resistência à inovação era exclusiva de Portugal? Adiante retomaremos este assunto, mas parece-nos interessante registar aqui dois exemplos de situações vividas nos países considerados mais evoluídos, que mostram que aquilo que anteriormente afirmámos não era exclusivo da realidade portuguesa. O primeiro exemplo chega-nos de Inglaterra no final do século XVII. Em 1683, Samuel Pepys fez o seguinte comentário à perícia dos navegadores que dirigiam uma viagem para Tãnger, [OK!] na qual ele estava embarcado:

“It is most plain from the confusion all these people are to be in how to make good their reckonings (even each man’s with itself) and the nonsensical arguments they would make use of to do it, and disorder they are in about it, that it is by God Almighty’s providence and great chance and the wideness of the sea that there are not great many more misfortunes and ill chances in navigation than there are.” (Stimson, 1998: 72).

Quanto ao segundo exemplo, está relacionado com a influência da cartografia portuguesa no estrangeiro. É sabido que a Arte de Navegar, a roteirística e a cartografia holandesas do século XVI se desenvolveram tendo como fonte de inspiração aquilo que se fazia na Península Ibérica. Geralmente associa-se essa evolução conseguida pelos povos mais a norte à decadência dos povos ibéricos. No entanto, encontramos provas de que a cartografia portuguesa continuava a influenciar aquilo que se passava além-Pirenéus no final da centúria de seiscentos e, inclusive, na seguinte:

“Os protótipos de algumas das suas [João Teixeira Albernaz II] cartas nos seus quatro atlas do Brasil influenciaram a cartografia holandesa contemporânea. O mais notável dos trabalhos que dele sobreviveram é sem dúvida e de longe o seu excepcional atlas de África, que lança muita luz sobre um dos mais significativos aspetos da insuspeitada influência que a cartografia portuguesa exerceu no estrangeiro durante a segunda metade do século XVII. De facto, mostramos que a célebre Suite du Neptune François, publicada por Pierre Mortier em Amsterdam, 1700, foi baseada e por vezes copiada deste atlas de 1665, levado de Portugal para França talvez nesse mesmo ano. O atlas foi utilizado não só por Mortier como também por um francês do século XVII, que fez cópias de algumas das suas cartas, e, quer directa, quer indirectamente, influenciou outros cartógrafos, tais como Jaillot, William Berry e Coronelli.” (Cortesão, 1987: xiv).

O terceiro momento, no que diz respeito à Arte de Navegar, está relacionado com o desenvolvimento de processos rigorosos de determinação da longitude no mar. Não vamos aqui desenvolver essa questão. Apontaremos apenas os aspetos mais importantes da mesma, com interesse para o tema principal deste estudo. No que concerne à longi-

tude no mar, a solução, ou melhor, as soluções surgiram apenas na segunda metade do século XVIII. Duas soluções distintas, o método das distâncias lunares e o cronómetro, desenvolveram-se simultaneamente e permitiram ambas a obtenção da longitude com rigor semelhante.

Contudo, desde o século anterior que existia um processo que permitia a determinação da longitude, com um rigor também bastante elevado, mas apenas em terra firme. Estamos a referir-nos à utilização dos satélites de Júpiter. Estes foram observados pela primeira vez por Galileu no início do século XVII, tendo ele próprio sugerido que poderiam ser usados para esse fim. Porém, foi necessário esperar algumas décadas até que o método se revelasse realmente útil. Para tal muito contribuiu Jean Dominique Cassini, que elaborou tabelas rigorosas com as efemérides dos satélites. Graças a este método e ao desenvolvimento da geodesia científica, a cartografia terrestre conheceu um desenvolvimento extraordinário. Por outro lado, passou a ser possível determinar com rigor ambas as coordenadas de qualquer local, e não apenas a sua latitude, como sucedia até aí. Isto é, em finais do século XVII estavam criadas as condições para o desenvolvimento de uma cartografia mais rigorosa dos oceanos. Ou seja, quando se passou a dispor de métodos rigorosos de obtenção da longitude no mar, já existiam cartas náuticas adequadas à utilização desses métodos. Só a partir daí se justifica uma alteração do paradigma da condução dos navios no mar.

Terminamos esta parte apresentando dois casos paradigmáticos que geralmente são apontados como exemplos da forma como se conduziam navios no mar, nos primeiros anos do século XVIII. O primeiro deles foi o encalhe, e consequente perda de inúmeras vidas, de uma esquadra comandada por Sir Cloudesley Shovel, nas Ilhas Scilly, em 1707. Este desastre foi o culminar de uma série de viagens que terminaram mal. Foi na sequência desta ocorrência que o Parlamento Britânico decidiu instituir o prémio que seria pago a quem resolvesse o problema da longitude no mar (Stimson, 1998: 81).

Quanto ao segundo já foi referido no início deste texto. Trata-se da viagem do Comodoro George Anson, que o Almirante Max Justo Guedes escolheu para justificar a sua tese, na qual defende que as técnicas de navegação usadas pelos Ingleses não eram mais avançadas que as que se usavam em Portugal. Em termos sintéticos, aquilo que se passou foi o seguinte. Tendo sido enviado para o Pacífico, para combater os interesses espanhóis na região, Anson decidiu demandar as ilhas de Juan Fernandez, para reabastecer a esquadra. Não sabendo se estava a Oeste ou a Leste do arquipélago, andou para diante e para trás em busca das ilhas. Como consequência da grande demora em encontrar as ilhas, faleceu uma grande parte dos marinheiros, devido à falta de mantimentos e ao escorbuto. Dos cerca de mil que com ele iniciaram a viagem, sobreviveram à volta de cem (Landes, 1998: 20)

Este procedimento causa alguma admiração, uma vez que desde os primórdios da navegação astronómica tinha sido desenvolvida uma técnica para encontrar uma ilha, da qual se conhecesse a latitude. O processo era simples: em lugar de apontar diretamente à ilha, apontava-se propositadamente para um dos lados dela: Oeste ou Leste. O problema de apontar diretamente para a ilha residia no facto de, caso a mesma não fosse avistada,

não se saber de que lado se estava, que foi aquilo que sucedeu com Anson. Apontando para Leste ou para Oeste dela, navegava-se até atingir a respectiva latitude. Depois, bastava seguir na direcção correta, sobre a latitude, que a ilha seria avistada. Esse procedimento é já indicado por João de Lisboa, no século XVI:

“Item. Avisai-vos que bimdo demandar algũa Ilha ou terra firme duuidosa / seja de lleste -oeste porque se asy ho nõ fezerdes müy[to] ligeiramente ha (sic) poders errar e ã partimdo do porto tomay hũu compaço e a / pallpay cõ elle os rumos da vos[s]a carta e o que achardes pera / vos[s]a nauaguaçã[o] apresêta milhor caminho a es[s]e lleuareis a nao / e seja de maneira que quãdo na sua alltura fordes fiquéis della / – 30 – llegoas e menos se poder ser pera que ã breue tẽpo sejaes cõ / ella demamdamdo-a de lleste-oeste.” (Lisboa, 1550: fls. 5-5vs).

Expostas que estão as questões que nos pareceram mais pertinentes, relacionadas com a Arte de Navegar, passaremos em seguida a apresentar os principais passos teóricos da evolução da projecção de Mercator.

A Projecção de Mercator

A construção das cartas náuticas rumadas, isto é baseadas apenas em rumos e distâncias, não apresentava problemas de maior, até porque estas geralmente não abrangiam grandes áreas da superfície terrestre. Com a introdução da latitude nas cartas, e o facto de muitas dessas cartas abrangerem grandes áreas oceânicas, surgiu um problema. Era necessário que as cartas possuíssem uma escala para medição das distâncias. A solução encontrada foi simples. Bastava estabelecer uma relação entre o grau de latitude e a unidade usada para medir distâncias, légua ou milha, e ficava definida a escala. No entanto, verificou-se, com o decorrer das viagens, que tal escala não se adequava a toda a extensão representada nas cartas, sendo essa desadequação tanto mais significativa quanto mais elevada fosse a latitude. Qual era então o problema?

Se observarmos um globo, com paralelos e meridianos, verificamos que enquanto a distância entre os paralelos se mantém constante, a distância entre os meridianos vai diminuindo, convergindo todos eles nos polos. Tal implica que a distância real correspondente a uma determinada diferença de latitude, digamos 10°, se mantém sempre constante em toda a superfície terrestre; enquanto a distância real correspondente à mesma diferença, de 10°, de longitude vai diminuindo conforme nos aproximamos dos polos. Ora, nas primeiras cartas graduadas em latitude assumia-se que a distância em longitude se mantinha constante, pois era medida usando a mesma escala que se usava para a latitude. Daí que cedo se começou a verificar que não era adequado usar uma escala única para medir distâncias em toda a carta. Já vimos também que os marinheiros, e os cartógrafos que para eles produziam cartas, encontraram uma solução expedita para minimizar este problema, continuando a utilizar as técnicas de navegação a que estavam acostumados. Estamos a referir-nos aos já mencionados troncos particulares de léguas, para diferentes latitudes. Mas tal não alterava em nada o rigor das informações regista-

das nas cartas, sendo simplesmente um expediente para permitir uma melhor estima da distância percorrida, quando a navegar segundo a direcção Leste-Oeste, ou em direcções próximas desta.

Os troncos particulares de léguas foram uma solução adotada pelos ibéricos. Contudo outras propostas surgiram fora da Península Ibérica. Uma bastante curiosa foi a do flamengo Adrian Veen: consistia naquilo a que ele chamou “*carta globosa*”. Em 12 de Setembro de 1594 obteve da parte dos Estados Gerais o privilégio de publicar cartas, durante os doze anos seguintes. Embora não tenha sobrevivido nenhuma carta deste género, elas teriam sido usadas, uma vez que existem inúmeras referências a cartas deste género em diários náuticos de navios holandeses da época. (Schilder, 1985: 103).

Esta solução não foi seguida na cartografia portuguesa. Porém, importa realçar o facto de ela ter conhecido alguma divulgação no nosso país, prova de que as novidades técnicas e científicas facilmente cá chegavam. O texto de Veen foi traduzido pelo Padre Jesuíta Francisco da Costa, que colocou essa tradução como anexo a um texto seu dedicado à Arte de Navegar (Albuquerque, 1983: 49-50).

Estando identificado um problema, e uma vez que o expediente adotado pelos marinheiros não era solução para esse problema, era de esperar que aqueles que teorizavam sobre as questões da náutica tivessem procurado resolver esse problema. Neste ponto vamos preocupar-nos com a análise dos principais passos no sentido de solucionar essa questão. Um aspeto bastante curioso é o facto de os expedientes usados pelos navegantes – os troncos particulares de léguas, ou as cartas “*globosas*” – terem surgido depois do problema da carta estar resolvido em termos teóricos. Tal reforça a nossa ideia de que não bastava resolver uma questão relacionada com a arte de navegar, era também necessário que a solução encontrada representasse uma melhoria significativa em termos de utilização prática, para que ela fosse adotada. Adiante desenvolveremos esta questão da adoção da projecção de Mercator pelos marinheiros.

Um dos primeiros sábios a estudar a carta de marear usada na sua época, e as suas limitações, foi Pedro Nunes. Na primeira obra impressa que se conhece de sua autoria, publicada em 1537, apresenta um “*Tratado em defensão da carta de marear...*” (Nunes, 2002: 120-184). Este seu texto está redigido em português. Na década de sessenta retoma o assunto nos textos que publica em latim.

A sua análise, no texto de 1537, surge na sequência de um outro tratado “*...sobre certas dúvidas de navegação...*”, no qual estuda a diferença entre as direcções indicadas pela bússola, que os marinheiros representavam nas cartas, como linhas retas, e as direcções reais sobre a superfície terrestre, que correspondem geralmente a arcos de círculo máximo. Este é ponto de partida para a sua abordagem, levando-o a concluir que, na realidade, aquilo que os marinheiros marcam na carta como linhas retas, não o é, na maioria das situações.

Seguidamente faz um estudo detalhado da carta de marear e dos erros que se cometem na planificação da superfície esférica da Terra, nomeadamente os que resultam da convergência dos meridianos. Depois dessa análise aponta a solução: variar a escala da carta em função da latitude. Aquilo que realmente sugere é a construção de várias cartas,

a que chama quarteiros, correspondentes a cada uma delas a uma dada faixa de latitude, sendo a escala definida pela proporção entre os meridianos e o paralelo central da faixa em questão:

“Mas o melhor seria pera escusarmos todos estes trabalhos: que fizessemos a carta de muytos quarteyrões: de bom compasso grande: nos quaes guardemos ha proporção do meridiano ao paralelo do meo: como faz Ptolomeu nas tauoas das prouinciuas: porque assim ficam todas as longuras alturas e rotas no certo ao menos nam auera erro notauel: e trazer-sea a carta em liuro: mas nam como os que agora fazem; que valem bê pouco.” (Nunes, 2002: 141).

As ideias de Nunes surgem, passados poucos anos, nos textos de outros estudiosos europeus. Gemma Frisius alude às linhas de rumo, que Nunes estudara, numa anotação que incluiu na *Cosmographia* de Pedro Apiano, em 1545. Nas suas palavras nota-se uma clara inspiração noniana:

“Aliis autem omnibus directis licet secundum Magnetis ductum nauigationibus, curua fiunt itinera, quae circulis maximis non sunt similes, neque parallelis, sed neque circuli sunt, uerum lineae curuae tantum, omnes tandem in polorum alterum concurrentes” (Frisius, 1545: fols. 24r-25r).

Por outro lado, existem indícios de que, num mapa-mundo de 1540, hoje perdido, Gemma Frisius teria traçado pela primeira vez, as linhas de rumo. Certamente que foi por intermédio de Gemma que Gerard Mercator conheceu este novo conceito. Em 1541 traçou num globo as primeiras linhas de rumo que chegaram até nós⁹. Finalmente, foi este mesmo Mercator que em 1569 apresentou a sua carta *Noua et aucta orbis terrae descriptio ad usum nauigantium emendate accomodata*. Esta, que de acordo com as suas palavras, *ad usum nauigantium*, se destinava aos navegadores, está construída na projeção que recebeu o seu nome, e que se tornou, passados vários anos, na projeção mais utilizada na náutica¹⁰.

Um outro passo importante, no sentido da aplicação prática da projeção de Mercator, foi dado por Edward Wright. Na sua obra *Certaine errors in navigation...*, publicada pela primeira vez em 1599, ele introduziu uma tabela de latitudes crescidas, fundamental para a elaboração de cartas náuticas naquela projeção. O principal propósito de Wright ao redigir aquele texto foi contribuir para a correção dos erros que as cartas então em uso, cartas planas e cartas-portulano, apresentavam. No mencionado livro, o autor refere Pedro Nunes como um dos principais autores em que se inspirou para corrigir as cartas. Existem dados que permitem afirmar que ele já teria elaborado as referidas tabelas pelo

⁹ Não temos a certeza absoluta se no mapa-mundo de 1540 Gemma teria realmente desenhado essas linhas. Desse mapa apenas existem reproduções bastante reduzidas.

¹⁰ Devemos a informação contida neste parágrafo, e no antecedente ao Professor Henrique Leitão, estudioso da obra de Pedro Nunes, a quem aqui agradecemos. De acordo com a informação que nos forneceu, esta ligação entre os três homens é defendida pelo mais recente biógrafo de Gemma, Fermand Hallyn, (Hallyn, 2008).

menos em 1594. O próprio Wright incluiu alguns exemplos de cartas desse género na sua obra (D'Hollander, 2005: 141-ss).

Podemos afirmar que, em finais do século XVI existiam todas as condições para que as cartas de Mercator passassem a ser produzidas e usadas regularmente. No entanto, tal não se verificou! Pelo menos em Portugal não foram logo adotadas para a cartografia náutica. Para tentar perceber porquê, vamos procurar a resposta a duas questões. Será que a projeção de Mercator era desconhecida em Portugal, ou pelo menos era pouco difundida? E relativamente aos países considerados mais desenvolvidos na época, será que a mesma projeção entrou rapidamente na sua cartografia náutica?

A Projeção de Mercator em Portugal

Quando os *Portugaliae Monumenta Cartographica* foram publicados, em 1960, tinham a indicação de uma carta de 1698, como sendo a mais antiga carta conhecida, produzida em Portugal, na projeção de Mercator. Trata-se de uma carta da autoria de José da Costa Miranda, abrangendo a região do Golfo do México e das Caraíbas (*PMC*, vol V: Estampa 573 e p. 55). Trata-se nitidamente de uma carta de utilização náutica. Adiante analisaremos a biografia de José da Costa Miranda e a sua produção cartográfica. Para já importa realçar que produziu bastantes cartas planas quadradas. Curiosamente, desenhou esta carta de 1698 na projeção de Mercator abrangendo uma região na qual a diferença entre os dois tipos de cartas era pouco significativa, pois a área representada engloba latitudes baixas, com valores que pouco ultrapassam os 30° Norte.

A ser a carta mencionada no parágrafo anterior a mais antiga carta portuguesa nessa projeção, adquire alguma razoabilidade a ideia que entrada da projeção em Portugal ocorreu praticamente na transição para o século XVIII. Porém, aquando da segunda edição dos *Portugaliae Monumenta Cartographica* foi acrescentado um volume de atualização. Nesse volume é apresentada uma folha de um planisfério de Luís Teixeira, desenhada segundo essa projeção (*PMC*, vol VI: Estampa V). A folha foi descoberta e divulgada por Rodney Shirley. A data atribuída à mesma é 1645. Existem, no entanto, algumas dúvidas em relação à possibilidade de este planisfério ser reprodução de um outro desenhado por Luís Teixeira e impresso em 1598, sendo novamente impresso em 1604. Na breve apresentação que faz desta carta, Alfredo Pinheiro Marques afirma o seguinte:

“A carta usa a projeção de Mercator (cujo nome é referido na legenda a seguir ao de Teixeira). Se – como provavelmente aconteceu – essa utilização vem já do original de Teixeira de 1604 (e mesmo 1598?), então isso significará que o novo processo de representação foi usado pelo cartógrafo antes ainda da sua adopção pela escola dos Blaeu, em 1606 – aspecto este muito interessante e significativo e que Rodney Shirley não deixa de realçar.” (Marques, 1987: 107).

Esta informação antecipa em cerca de um século, ou na pior das hipóteses, em meio século, a elaboração de uma carta na nova projeção, pela mão de um cartógrafo portu-

guês. Por que motivo continuam os homens do mar a utilizar as cartas planas? Será que não existia uma difusão suficiente da informação sobre essa novidade, que lhes permitisse conhecê-la? Para responder a estas questões analisámos alguns textos dedicados à Arte de Navegar e publicados no século XVII.

Começemos por textos resultantes das lições ministradas na Aula da Esfera do Colégio de Santo Antão, na qual eram ensinados diversos assuntos relacionados com a náutica.

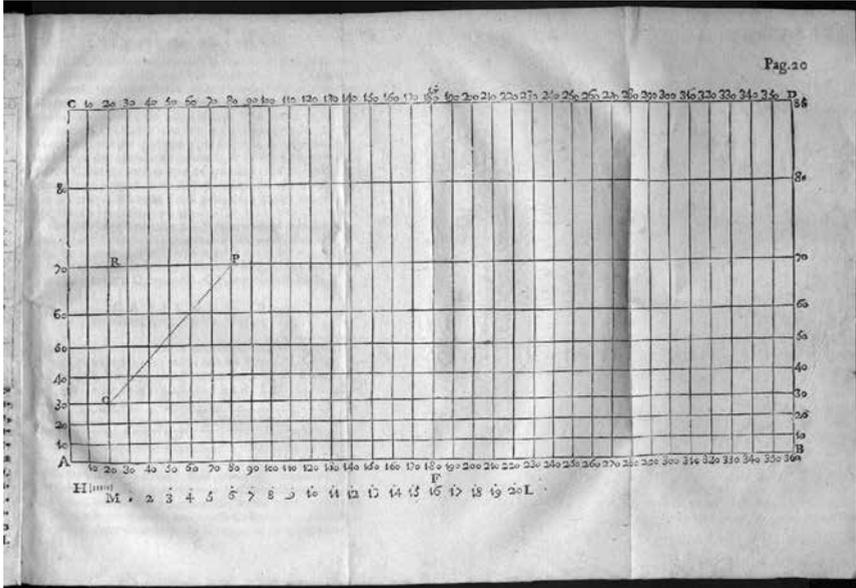
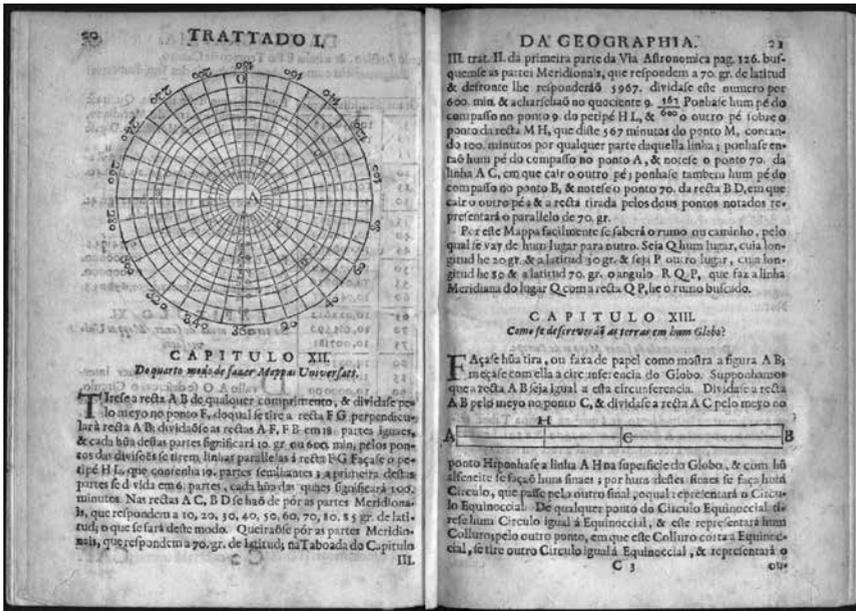
O primeiro texto que nos interessou foi um manuscrito que contém ideias atribuídas ao Padre Inácio Stafford, que ensinou em Santo Antão entre 1630 e 1636. Na descrição de uma régua destinada a cálculos matemáticos, sugere a utilização da mesma como auxiliar na construção da carta de Mercator, única em que se projectam rigorosamente os diferentes locais da superfície do globo:

“Todas las escalas de la regla, de cuyos usos trato, tienen su lugar en las praxes nauticas. Principalmente la escala de cordas, y la meridional. para la execucion de los problemas deste capitulo, propogno aqui un segmento de la carta de marear, descripta de tal modo que esta libre de los yerros enormes de la ordinaria y vulgar, que supone los grados de qualquier paralelo, iguales con los del equador y meridiano. pero aunq en esta de que AISK es un segmento, los paralelos son iguales con el equador, pero no con el meridiano. Antes los grados de qualquier meridiano, son continuamente mayores en mayor distancia del equador, en aumento proporciono al decremento que auian de tener los de los paralelos si se conformavan con los del globo y superficie del mar.” (Stafford, 1633: 133).

Num outro códice anónimo, mas que pelo estilo da escrita corresponde certamente também a um texto de um jesuíta, mais uma vez encontramos referências, neste caso bem desenvolvidas aos problemas da carta de marear e às respectivas soluções. Nesse texto são apresentadas as cartas náuticas ordinárias, ou portuguesas, identificadas as suas limitações e posteriormente explicadas as cartas reduzidas e a forma como as mesmas podem ser construídas. Ensina a fazer tabelas de latitudes crescidas, que são designadas como partes meridionais, e a usar esses mesmos valores na construção da carta (Anónimo, 1698).

A carta de marear e os problemas a ela associados teriam certamente sido tema de estudo aprofundado por parte dos jesuítas. Num texto dos primeiros anos do século XVIII, da autoria do Padre Inácio Vieira, encontramos um estudo bastante profundo sobre o assunto. O autor apresenta os vários tipos de cartas náuticas. Dedicou um capítulo a descrever, ensinar a construir, marcar rumos e distâncias, etc., na carta ordinária ou portuguesa. Faz referência aos troncos particulares de léguas. Por outro lado, analisa também com detalhe a carta reformada ou reduzida, ensinando dois processos para a sua construção. Define loxodrómiás e ensina a calculá-las. (Vieira, 1712).

Fora do Colégio de Santo Antão também encontramos tratados nos quais se analisam os diferentes tipos de cartas náuticas, incluindo as cartas em projeção de Mercator. Entre estes merecem destaque as obras do Padre António Carvalho da Costa (Figuras 1A e 1B), que explica detalhadamente o processo de construção desse género de cartas e fornece uma tabela de latitudes crescidas (Costa, 1676 e Costa, 1686).



Figuras 1A e 1B – António Carvalho da Costa, 1686, *Compendio geographico: distribuido em tres tratados, o primeiro, da projecçam das esferas em plano, construcçam dos Mappas universaes, & particulares, & fabrica das cartas Hydrographicas: o segundo da Hydrographia dos Mares: o terceiro da descripçam Geographica das terras, com varias proposiçoens pertencentes a esta materia / composto pelo P. Antonio Carvalho da Costa, Mathematico natural de Lisboa.* Lisboa: na officina de Joaõ Galraõ. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em linha: <http://purl.pt/13823>

Informação similar encontra-se nos textos dos cosmógrafos, ou em apontamentos de aulas por ele ministradas. Assim, Luís Serrão Pimentel ensinaria nas suas aulas, por volta de 1673, o seguinte:

“Disposição e declaração da carta de marear

Supomos a Carta de marear feita ajustadamente, no que toca aos rumos de um mesmo nome serem todos entre si paralelos, como todos os de Norte Sul que nela são lançados: todos os de nordeste e sudoeste e semelhantemente os demais rumos, que na verdade se tem experimentado; e as suas verdadeiras distâncias e alturas; bem graduado o meridiano; bem ajustados os troncos das léguas, assim o geral da Carta, como os particulares, para quando se carteira de Leste a Oeste em diversas alturas, de que já havemos tratado, e havemos aqui de mostrar que não só convém mas é necessário usar também dos ditos troncos particulares, quando se navega por rumos oblíquos, não somente quando é de Leste Oeste; porém não como diz [o espanhol Andrés de] Cespedes, que errou neste ponto, na Carta plana de marear, em que são iguais entre si os graus do meridiano, a qual é melhor, há com os graus do meridiano desiguais, a saber cada vez maiores quanto mais apartados da linha equinocial, para cada um dos polos, pois ainda que, conforme esta fabrica, sejam mais ajustados com a proporção entre a equinocial e seus paralelos e disposição das terras e mares no globo, é também de notar que, do Cabo de Boa Esperança para a Índia, não usam os estrangeiros ordinariamente da Carta dos graus crescidos, mas os graus iguais ao nosso modo; e querendo-a reduzir à Carta dos graus crescidos lhe resulta com defeito, porque se a descrição fosse ajustada em sua conta, aos graus crescidos ficaria também ajustada naquela proporção.” (Pimentel, 1940: 59)

Não restam grandes dúvidas que a carta de Mercator era conhecida de quem ensinava matérias relacionadas com a náutica, e que continuava a ser preferida a carta portuguesa. E das suas palavras pode também deduzir-se que no estrangeiro, por aquela época, ainda era bastante comum o uso de cartas de graus iguais, tal como se fazia entre nós.

Também o seu filho, Manuel Pimentel, mostra conhecer perfeitamente os diferentes tipos de cartas. Na sua obra, que se tornou uma referência para a Arte de Navegar, tendo conhecido várias reedições, menciona três tipos de cartas. O primeiro diz respeito às cartas-portulano, que foram as primeiras a ser usadas entre nós. Quanto às segundas são as cartas de graus iguais, ou as cartas ordinárias portuguesas:

“A segunda espécie é daquelas cartas que se chamam comuns ou planas ou de graus iguais, nas quais os meridianos e paralelos se representam em linhas equidistantes que fazem quadrados iguais, de sorte que o paralelo sexagésimo e o pólo mesmo ficam tão estendidos como toda a linha equinocial. Estas cartas se fazem por derrotas e alturas, pondo-se as terras nas suas alturas do pólo e nos rumos que se correm com outras terras, e deste modo são as cartas portuguesas ordinárias, de que o infante D. Henrique foi inventor. Gradua-se nelas o meridiano em graus iguais, e se lançam 16 ou 32 rosas dos ventos; porém a linha equinocial não se gradua, mas somente se representa em uma linha recta vermelha, porque no uso ordinário destas cartas é escusada esta graduação da linha.” (Pimentel, 1969: 138).

Finalmente, refere também as cartas de graus crescidos, em função da latitude. De acordo com ele, estas cartas eram as mais comuns na época em que ele escreveu, na transição do século XVII para o XVIII:

“A terceira espécie é daquelas cartas nas quais lançando os meridianos entre si paralelos, como também entre si paralelas as linhas de leste-oeste, se reparte a equinocial em graus iguais, mas o meridiano que na carta se costuma graduar, se reparte em graus desiguais, cada vez maiores quanto mais chegado para algum dos pólos, crescendo o grau do meridiano na mesma proporção em que cresce o grau do paralelo, quer dizer, que assim como o grau do paralelo está pintado na carta maior do que é na verdade, por não poder ser outra sorte, também se pinta o grau do meridiano maior proporcionalmente do que é na verdade ou, falando geometricamente, a proporção que tem o seno do complemento do paralelo para o raio, ou o raio para a secante do paralelo, essa fica tendo o grau meridiano para outro grau maior; de cuja fábrica resulta que essas cartas se aproximam mais à qualidade e circunstâncias do globo, e se chamam cartas reduzidas ou de graus crescidos, e são as que mais se usam hoje em Europa.” (Pimentel, 1969: 141).

Identifica, além disso, os erros e limitações da carta de graus iguais:

“Da imperfeição das cartas de marear de graus iguais
A carta plana de marear de graus iguais e meridianos paralelos, de que até agora tratámos, tem seus defeitos, que resultam necessariamente da fábrica da mesma carta; porque, como nela todos os meridianos e todos os mais rumos do mesmo nome são entre si paralelos, daqui nasce que as distâncias entre quaisquer dois meridianos são na carta maiores do que no globo terrestre; porque no globo terrestre todos os meridianos se vão ajuntando mais, quanto se vão chegando mais para algum dos pólos até concorrem nele, e os rumos do mesmo nome também se vão ajuntando mais quanto mais se vão chegando ao pólo, posto que nunca concorrem nele; porém, na carta tanta distância há entre quaisquer dois meridianos, e entre quaisquer dois rumos do mesmo nome, na equinocial como em qualquer altura, o que é contra a verdade.

Este erro da carta pretendem emendar os autores da navegação com vários troncos ou petipés de léguas, cada um para sua altura, as quais léguas vão sendo maiores quanto maior é a altura, para com elas se ir embebendo o espaço de leste oeste, que está pintado de mais na carta. Por este modo não há duvida de que ficava emendado o erro, mas era necessário que assim como os meridianos estão mais afastados entre si na carta que no globo, também as terras estivessem mais afastadas entre si, situando-se não pelas léguas do tronco geral, que mostra a verdadeira distância, mas por léguas maiores.” (Pimentel, 1969: 168).

Por outro lado, aponta as vantagens do uso da carta de graus crescidos, pelo facto de ser aquela que mais se aproxima da realidade da superfície do globo:

“Da carta reduzida
A carta reduzida, de graus crescidos ou de latitude crescida, é a mais certa e ajustada de todas as que se têm inventado, e (só a) que se assemelha com o globo, em razão de que nela os graus de longitude têm a verdadeira proporção que têm no globo. Tratarei aqui somente do seu uso, deixando a fábrica geométrica para outro lugar.” (Pimentel, 1969: 169).

A Projeção de Mercator no estrangeiro

Ao longo deste ponto, serão apresentadas algumas situações relativas à introdução carta de Mercator na náutica dos países mais avançados, no campo da náutica, do século XVII, ou à resistência a essa introdução, por parte dos homens do mar. Raymond D'Hollander, numa magnífica obra dedicada à loxódromia, tem um capítulo sobre as cartas de marear dos séculos XVII a XIX, sendo esse texto a base destas nossas palavras.

As primeiras cartas de Mercator publicadas em França eram da autoria de Jean Guérard, da Escola de Dieppe, sendo a primeira datada de 1625. Apesar disso, em 1643, o Padre Fournier, no seu *Traité d'Hydrographie*, refere a existência de três tipos de cartas náuticas: as comuns ou planas; com latitude e longitude; as cartas com rumos e latitudes; e as cartas reduzidas; em projecção de Mercator. (D'Hollander, 2005: 198).

Já próximo do final do século XVII, em 1693, na introdução ao *Neptune françois*, surge um comentário mais ou menos extenso sobre as vantagens das cartas de Mercator e sobre os erros das cartas planas. Aquilo que nos interessa mais é a parte final desse comentário, onde se dá a entender que as cartas planas seriam ainda aquelas que mais se utilizavam:

«De là il s'ensuite que les cartes plates dont on se sert ordinairement sont absolument fausses puisque marquant les rhumbs de vent en lignes droites, elles ont les degrés de la latitude en parties égales» (D'Hollander, 2005: 199).

Embora o texto de D'Hollander se debruce essencialmente sobre o caso francês, menciona também uma situação inglesa, reveladora daquilo que se passava na *Royal Navy*, em pleno século XVIII. Trata-se de uma queixa de Edmond Halley, em 1728, a propósito do facto de os marinheiros ingleses insistirem no uso de cartas antigas e se recusarem a usar a «verdadeira carta», isto é a de Mercator:

“for no other reason but because they have think they can measure distances thereon but a scale of equal parts, rejecting the truly Nautical chart, commonly called Mercator, because one single scale cannot be fitted to all its parts.” (D'Hollander, 2005: 199).

Aquilo que é mais impressionante é o facto de continuarmos a encontrar, ao longo do século XVIII, referências a este género de resistência, nomeadamente naquelas situações em que os tipos de cartas mais antigos, e menos rigorosos, satisfiziam perfeitamente as necessidades dos pilotos, como era o caso do Mediterrâneo. Assim, em 1703, Berthelot publica uma carta plana referente a esse mar, que conhecerá diversas reedições. Em 1737, o engenheiro naval Nicolas Bellin publica um roteiro do Mediterrâneo, com uma carta reduzida, mas devido à oposição generalizada dos pilotos, grava em 1745 uma carta plana, a pedido de um ministro. Em 1759, Chabert volta a mencionar esse conservadorismo dos pilotos daquele mar, que nunca quiseram adaptar-se à nova carta, preferindo sempre usar as cartas planas (D'Hollander, 2005: 199-200). Recordemos que tinha sido no Mediterrâneo que nascera a carta-portulano. E que, tal como anteriormente referimos, esta era perfeitamente adequada à navegação naquele mar, não sendo sequer necessário determinar latitudes para obter posições com rigor naquela região. Temos aqui mais

um exemplo de como uma inovação, que representa um avanço significativo no rigor das posições, só é aceite por aqueles que praticam navegação caso essa inovação represente uma mais-valia em relação à prática que eles seguem. E no caso do Mediterrâneo, essas inovações não traziam, na época, esse valor acrescentado.

Para terminar esta pequena abordagem ao uso de cartas de Mercator fora de Portugal, uma referência final a alguns textos que abordam as cartas náuticas. Assim, *na Encyclopédie méthodique marine*, de 1788, num estudo bastante desenvolvido sobre as cartas náuticas, são mencionadas as cartas sem escala, as cartas planas e as cartas reduzidas. Em 1844 surgiu uma publicação, intitulada *Pilote français*, em seis volumes e contendo mais de uma centena de cartas e mais de 2000 vistas de costa, cobrindo mais de 4000 quilómetros. Trata-se de uma obra monumental, resultante de um exaustivo trabalho de levantamentos hidrográficos, levados a cabo entre 1816 e 1838 sob a direcção de C. F. Beautemps. Num estudo sobre esses trabalhos, publicado em 1999, d'Olivier Chapuis afirma o seguinte:

“Dans la première moitié du XIX^e siècle, la projection de Mercator est désormais la seule employée au Dépôt général de la Marine pour les cartes particulières, les cartes générales et les routiers, seuls les plans à grande échelle restent des cartes plates.” (Apud D'Hollander, 2005: 201).

Da citação anterior parece-nos lícito deduzir que a projeção de Mercator apenas entrou na prática corrente da navegação em França a partir do século XIX. Nesse século ainda é possível encontrar referências à utilização de cartas planas nalgumas situações pontuais. Numa outra publicação, datada de 1869, *Cours de navigation et d'hydrographie*, de Edmond Dubois, surge uma divisão das cartas que corrobora a nossa opinião:

“Les cartes marines ou hydrographiques se divisent en cartes plates et en cartes réduites. Les premières attribuées à Don Henry, infant du Portugal, étant presque complètement abandonnées, nous n'en parlons pas ici. Des cartes réduites. Le but principal des cartes réduites, inventées par Mercator vers les milieux du XVI^e siècle, est de représenter la route du navire c'est-à-dire la loxodromie par une ligne droite.” (Apud D'Hollander, 2005: 201).

Dois reparos apenas, em relação à citação anterior. O autor refere que as cartas planas estavam praticamente abandonadas, o que deve implicar que as mesmas teriam tido alguma utilização até à sua época, isto é até meados do século XIX. Por outro lado, ele coloca o infante D. Henrique como «inventor» deste género de cartas. Trata-se de uma ideia errada, que se difundiu por diversos textos de náutica, nomeadamente na obra do francês Fournier, de finais da primeira metade do século XVII, e mais tarde repetida por Manuel Pimentel.

Afirmámos anteriormente que Halley se queixara do facto de os navegantes ingleses não terem querido adotar a «verdadeira carta», ou seja a de Mercator. Na realidade, muitos anos depois desta queixa de Halley, que ocorreu em 1728, ainda os ingleses usavam cartas planas. Uma personagem fundamental para a evolução da cartografia britânica foi Alexander Dalrymple, um escocês nascido em 1737. Tendo viajado pelo Oriente, decidiu publicar cartas nas quais registou os resultados dos seus trabalhos de levantamentos

hidrográficos que efetuou nessas regiões. Ora, uma dessas cartas mereceu a nossa atenção e permitiu-nos concluir que quase nos finais do século XVIII, os ingleses ainda usavam cartas planas.

A carta em questão, datada de cerca de 1775, abrange o Mar da China, estendendo-se desde o Equador até à latitude dos 26°N (Figura 2). Uma análise das suas escalas de latitude e longitude mostra-nos que essas escalas se mantêm constantes, e iguais entre si, ao longo de toda a carta, prova de que não é usada a escala de latitudes crescidas. A carta tem ainda outras duas características bastante interessantes. Por um lado, foi aproveitada para ser incluída numa reedição do *Neptune Oriental*, em grande parte devido à profunda amizade que unia Dalrymple a Jean-Baptiste D'Après de Manneville, hidrógrafo e editor deste atlas francês. Por outro lado, encontramos na carta referências a fontes de que Dalrymple se teria socorrido para a sua elaboração. Ora entre essas fontes está a seguinte indicação: “*P.C. Portuguese Ms. Chart*”, prova de que na época existiam cartas portuguesas do Oriente; e, o que é mais importante, essas cartas eram consideradas de qualidade suficiente para serem usadas como fonte para as cartas daquela que era a mais importante potência marítima da época (Dalrymple, c. 1775).

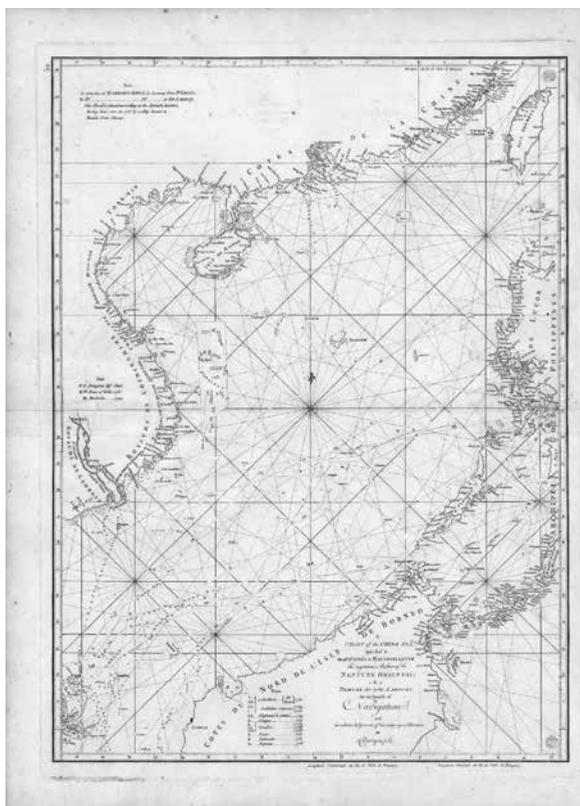


Figura 2 – Alexander Dalrymple, c. 1775, *A chart of the China sea inscribed to Monsr. D'Après de Manneville the ingenious author of the Neptune Oriental...* Imprensa, 763 x 550 mm. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em linha: <http://purl.pt/4603>

A Introdução da projeção de Mercator na náutica portuguesa

Tivemos oportunidade de analisar, em ponto anterior, alguns textos, de cariz mais teórico, diversas referências à projeção de Mercator comparando-a com as outras projeções conhecidas em finais do século XVII. O facto de existirem estes textos apenas nos permitem concluir que em Portugal se conheciam os fundamentos teóricos da mencionada projeção. Mas será que a mesma era usada a bordo? Para procurar uma resposta para esta questão começaremos por analisar um texto cuja autoria é atribuída a um homem do mar. Estamos a referir-nos a um manuscrito de cerca de mil páginas, existente na Biblioteca Nacional de Lisboa, intitulado *Dieta Náutica*¹¹. Este códice, inédito, foi alvo de estudos por Valdez dos Santos (Santos 1989) e Malhão Pereira (Pereira, 2001). Segundo este último, que gentilmente nos facultou para consulta cópia do códice, a data do mesmo será 1720, ou muito provavelmente anterior a este ano. O ano de 1720 aparece em rodapé no fôlio 1, mas determinadas evidências internas apontam para uma datação anterior. Ou seja, estamos na presença de um texto que nos fornece imensas informações sobre a vida a bordo nos primeiros anos do século de Setecentos. Malhão Pereira (Pereira, 2001: 23) chamou a atenção para o facto de o texto ter sido redigido por alguém com uma elevada experiência de mar, que o próprio achou por bem realçar no prólogo do manuscrito:

“... copiarey pois de memória o que vi praticar em 16 campanhas do mar alem de varias de terra no concurso de muitos estrangeiros o que me tem levado o tempo de 26 anos que há que sirvo testemunhando por reflexões particulares que a falta de algumas instruções acovardava a muitos a se não instruyrem ainda em couzas as mais triviais do exercissio náutico...”
(Castelo Branco, 1720: fl 1).

Vejamos então que informações encontramos neste texto, que sirvam para tentar elucidar a questão anteriormente exposta. Em primeiro lugar, quando menciona os “*instrumentos*” que um piloto deve possuir, surgem as cartas náuticas, e estas deverão ser tanto planas como de Mercator:

“O Piloto deve ter um Roteiro, Balestia, quadrante Inglez, Astrolabio, Escalla Ingleza, quarto de reduçãam, compaços, cartas de Mariar, huma de graos crecidos a que chamão reduzida e outra playna” (Castelo Branco, 1720:fl 402 vs).

Mais adiante, quando explica a forma como se resolvem os problemas mais comuns da navegação, surgem novamente as cartas. Curiosamente, o autor distingue duas categorias de pilotos: por um lado, aqueles que possuem uma formação mais completa e utilizam as cartas de graus crecidos e as Partes Meridionais; por outro lado, outros menos aplicados que mantêm ainda a prática antiga, de usarem as cartas de graus iguais:

¹¹ O seu título completo é muito mais extenso e vai mencionado na bibliografia final.

“Por estas regras se resolve toda a Navegação pratica cujos problemas se calculão por varios modos, ou pelo valor dos Angolos, ou pella taboa dos Rumos, pellos senos naturaes, e Longarithmos pella Escala, quarto de circulo, e pellas partes meridionaes, havendo ainda outros modos de cartear pellas taboas Loxodromicas que não são versadas, ou como vulgarmente calculão as Derrotas os Pilotos de pouco estudo, e applicação a que se chamão playnos por não uza-rem mais do que dos compaços e carta de graos iguaes[...].” (Castelo Branco, 1720:fl 407).

Estamos nitidamente a viver, nesta altura, uma época de transição, em que coexistem duas práticas bem distintas. Mas acima de tudo, aquilo que nos interessa é realçar o facto de nestes primeiros anos do século XVIII ser comum o uso da carta de Mercator a bordo. Seguidamente, iremos estudar a introdução da projeção de Mercator na cartografia náutica, em Portugal. Nesse processo existe uma figura incontornável, o cartógrafo José da Costa Miranda. Incontornável porque dele se disse ser o único sujeito capaz de fazer cartas náuticas na sua época e incontornável também porque é dele a carta náutica mais antiga que se conhece nesta projeção.

Começemos pelo primeiro facto: o de se afirmar ser ele a única pessoa em Portugal habilitada a fazer cartas náuticas. Frazão de Vasconcelos publicou um breve estudo sobre um alvará que teria sido emitido por D. Pedro II, no qual se encontrava a seguinte afirmação:

“...a Jozeph da Costa Miranda por ser o vnico sogeito que neste Reyno hauia digo (sic) sabia fazer as Cartas de Mariar e mais jnstrumentos para a nauegação dos Vassallos delle de sincoenta mil reis de tença em sua vida...” (Vasconcelos, 1957: 273).

Logo a seguir, no mesmo texto, surge expressa a obrigatoriedade imposta a Costa Miranda de ensinar a sua arte a outros indivíduos:

“...os quais não começaria a vensser se não despois de dar emsignados dois sojeitos que serão aprouados pelo Cosmograffo mor das mesmas cartas...” (Vasconcelos, 1957: 273).

Tendo Costa Miranda aparentemente cumprido o que lhe era imposto, decidiu o rei autorizar o pagamento da respectiva tença, mantendo o cartógrafo a obrigação de continuar a ensinar a sua arte:

“Hey por bem e me pras que o dito Joseph da Costa de Miranda logre em sua vida os ditos sincoenta mil reis de tença os quais comesa vencer do primeiro de Julho do anno proximo passado de mil setecentos e sinco em diante com obrigação de emsignar todos aquelles sugeitos que por curouzidade quezerem aprender e a consertar todas as Cartas e impulhetas para as Naos da India e armadas...” (Vasconcelos, 1957: 273-274).

Curiosamente, existe um outro alvará, datado de 1676, no qual é concedida uma mercê a António de Miranda, na condição de que ele ensine a sua arte a um filho seu e a um sobrinho de João de Góis. Neste mesmo alvará, é referido o facto de António de Miranda ser:

“...o unico mestre que ha neste reino examinado na arte de fazer astrellabios, agulhas de marear e todos os mais instrumentos pertencentes a nauegação, fortificação e artelharía, obrandoos com muita perfeição e serteza, como constou por informação do cosmographo mor...” (Mota, 1987: 51).

A partir destes dois alvarás poderemos ser levados a concluir que, no início do século XVIII, apenas existia em Portugal um cartógrafo habilitado, José da Costa Miranda; sucedendo o mesmo nos finais do XVII, com António de Miranda, muito provavelmente pai daquele. Embora estejamos na presença de documentos oficiais, esta conclusão parece-nos algo forçada. Recordemos aqui que na primeira daquelas datas ainda vivia, e produzia cartografia, João Teixeira Albernaz II, sendo conhecidas diversas cartas deste último com datas posteriores a 1676. Da autoria de António de Miranda não se conhece nenhuma carta. E das cartas de João Teixeira Albernaz que consultámos, não encontramos nenhuma na projecção de Mercator, existindo algumas que têm representados troncos particulares de léguas.

No início do século de Oitocentos começamos a encontrar cada vez mais cartas na projecção de Mercator, embora continuem a existir cartas planas quadradas. Conforme afirmámos acima, na análise dos textos que descrevem a prática náutica a bordo, estamos na presença de uma época de transição, em que esta projecção se vai afirmando na prática de bordo, para se tornar mais tarde praticamente a única usada nos navios.

Conclusão

Chegados ao fim, importa realçar os aspetos mais importantes deste trabalho. Em primeiro lugar, as opiniões expressas na historiografia relacionada com a cartografia náutica a partir do século XVII e até à da transição para o seguinte. A generalidade dos autores considera a existência de uma decadência acentuada neste campo e de um atraso significativo em relação às restantes potências europeias. Esta ideia é certamente reforçada pela raridade de cartas náuticas referentes a essa época, nomeadamente da transição de Seiscentos para Setecentos.

Para entendermos se realmente esta postura negativa é completamente justificada ou não, começámos por analisar a época em estudo. Trata-se de um período em que realmente as prioridades não estão viradas para o mar e a náutica. Portugal vive numa situação de guerra quase permanente com Espanha, motivada pela Restauração de 1640. As principais preocupações centram-se em torno da defesa da fronteira terrestre. A engenharia militar conhece um grande desenvolvimento, desempenhando um papel fundamental Luís Serrão Pimentel, engenheiro-mor do reino. Por outro lado, ele era também o cosmógrafo-mor, responsável primeiro pelo desenvolvimento da náutica. Pimentel não descurou este papel, mas teve que dividir esforços por estas duas facetas, e a da engenharia era prioritária, como vimos.

Outro aspeto que considerámos fundamental foi a análise da relação entre a cartografia e a náutica. Neste último campo identificámos três períodos fundamentais, marca-

dos pelos respectivos paradigmas, em termos de condução dos navios no mar. A cada um destes períodos podemos associar um tipo diferente de cartografia. Ora, durante a época na qual centrámos o nosso estudo, não ocorreu nenhuma mudança significativa na Arte de Navegar. Face a este facto, podemos afirmar que não se verificava nenhuma necessidade de alterar o tipo predominante de cartas, as chamadas cartas planas quadradas, pois estas eram perfeitamente adequadas às técnicas de navegação que eram usadas na época.

O facto de as cartas não terem evoluído não significa que em Portugal não fossem conhecidos os problemas que as cartas planas quadradas apresentavam, nem as soluções para resolver esses problemas. Aliás, tanto quanto se sabe, coube a um português, Pedro Nunes, a identificação do principal problema destas cartas, devido à convergência dos meridianos. Foi também ele a analisar esses problemas e a propor soluções para eles. E as suas ideias tiveram uma difusão internacional, não restando dúvidas que Mercator conhecia essas ideias e que se terá inspirado nas mesmas para desenvolver a sua projecção.

Embora Pedro Nunes seja um caso excepcional no panorama científico português, as inovações científicas, desenvolvidas no estrangeiro, continuam a chegar a Portugal. Encontramos inúmeros textos relacionados com a náutica nos quais se analisa, de modo mais ou menos detalhado, os diferentes tipos de cartas, incluindo as de Mercator. Nalgumas destas obras, a abordagem é bastante rigorosa, prova de que o conhecimento relativo a esta projecção era bastante completo.

Para podermos falar de um atraso, neste campo, de Portugal em relação às restantes nações marítimas europeias é necessário que nestas últimas as coisas tenham evoluído de um modo bastante diferente, em relação ao que se passou em Portugal. Tanto quanto conseguimos apurar, a introdução da projecção de Mercator na cartografia náutica das mais importantes potências navais foi bastante tardia. Em França e Inglaterra ainda existiam, durante o século XIX, críticas ao facto de os navegadores se recusarem a utilizar esta projecção, preferindo manter a cartografia a que estavam habituados. Detetámos mesmo situações em que foi necessário retroceder, voltando a retomar cartografia mais antiga, pelo facto de os navegantes se recusarem a usar os novos tipos de cartas.

Finalmente, procurámos descobrir quando é que essa projecção passou a ser efetivamente usada a bordo. A carta mais antiga que identificámos, da autoria de José da Costa Miranda, é de finais do século XVII. Nos primeiros anos do seguinte começamos a encontrar mais cartas desse género, a par de cartas planas quadradas. Esta suposição é confirmada por textos que descrevem o quotidiano de bordo e nos quais se afirma que na época existiam pilotos, mais instruídos, que evoluíram para as novas cartas, enquanto outros se mantiveram agarrados às antigas, a que estavam habituados. Podemos concluir que a transição para as cartas de Mercator ocorre em Portugal na transição de Setecentos para Oitocentos. E que aquilo que ocorreu em Portugal não difere significativamente do que se passou nas principais potências marítimas europeias.

Fontes

Anónimo (1698), *Arte de Navegar*, Códice 11006² BNP.

Castelo Branco, Pedro de Sousa (1820), *Dieta Nautica e Militar no Exercício do Mar para se manobrar hum Navio de guerra em toda a operação de o reger como Marinheiro, Piloto, Artilheiro, e Soldado e Politica Militar com os avizos necessarios para comandar hua Armada, Comboyar frotas, fazer Corso, e ordem de Batalha com vozes e frases proprias do mesmo exercissio por modo breve, recopilado do que se pratica quazi sem diferença entre todas as nações*. Códice PBA 118 BNP.

Costa, António Carvalho da (1676), *Via Astronomica*, Na Officina de Francisco Villela, Lisboa.

Costa, António Carvalho da (1686), *Compendio Geographico*, Na Officina de João Galvão, Lisboa.

Dalrymple, Alexander, (c. 1775), *A chart of the China sea inscribed to Monsr. D'Après de Manneville the ingenious author of the Neptune Oriental...*, Imprensa, Escala [ca 1:4400000]. Biblioteca Nacional de Portugal. Disponível em linha em: <http://purl.pt/4603>.

Frisius, Gemma (1545), *Cosmographia Petri Apiani*, Gregorio Bontio, Basileia.

Lisboa, João de (1550), *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Caixa-forte, códice nº 0026, microfilme nº 166. No excerto apresentado neste texto seguimos a transcrição de António Manuel Gonçalves: *O Livro de Marinharia de João de Lisboa e a Arte de Navegar no início do século XVI*, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2006. Exemplar policopiado.

Nunes, Pedro (2002) *Obras. Tratado da Sphera. Astronomici Introductorii de Spaera Epitome*, volume I, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

Pimentel, Luís Serrão (1940), *Prática da Arte de Navegar*. Prefácio por A.

Fontoura da Costa, Agência Geral do Ultramar, Lisboa.

Pimentel, Manuel (1969), *Arte de Navegar de Manuel Pimentel*. Comentada e anotada por Armando Cortesão, Fernanda Aleixo e Luís de Albuquerque, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa.

PMC (1987), Cortesão, Armando & Mota, Avelino Teixeira da (eds) (vols. I a V) & Alfredo Pinheiro Marques (vol. VI), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 volumes, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa.

Stafford, Inácio (1633), *Los usos de la regla ordinaria, o escala que acompaña el pantometra Ingles*, Códice 4323⁴ BNP.

Vieira, Inácio (1712), *Hidrografia ou Arte de Navegar*, Códice 5171 BNP.

Bibliografia

Albuquerque, Luís de (1983), *Ciência e Experiência nos Descobrimentos Portugueses*, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa.

Albuquerque, Luís de (1986), “A cartografia portuguesa dos séculos xv a xvii”, in *História e Desenvolvimento da Ciência em Portugal*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, pp. 1061-1084.

Albuquerque, Luís de (1994), “Duas obras inéditas do Padre Francisco da Costa”, in Maria Emília Madeira Santos (org.) *Estudos de História da Ciência Náutica*, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, pp. 271-502.

Alegria, Maria Fernanda & Garcia, João Carlos (1995), “Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos xv a xix)”, in Dias, Maria Helena (coord.), *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, Edições Cosmos, Lisboa.

Cortesão, Armando (1987), “Introdução”, in Cortesão, Armando & Mota, Avelino Teixeira da (eds), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. V, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, pp. xiii-xvi.

Costa, Abel Fontoura da (1983), *A Marinharia dos Descobrimentos*. 4ª ed, Edições Culturais da Marinha, Lisboa.

D'Hollander, Raymond (2005), *Loxodromie et projection de Mercator*, Institut océanographique, Paris e Mónaco.

Guedes, Max Justo (1998), “A suposta estagnação da náutica portuguesa nos séculos xvii e xviii”, in Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz, *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos*, [s.n.], Angra do Heroísmo, pp. 23-36.

Hallyn, Fernand (2008), *Gemma Frisius, arpenteur de la terre et du ciel*, Honoré Champion, Paris.

Landes, David S. (1998), “The Longitude Problem: The Navigator’s Story”, in: William J. H. Andrewes (ed.), *The quest for longitude. The proceedings of the longitude symposium Harvard University, Cambridge, Massachusetts, November 4-6, 1993*. 2ª ed., Collection of Historical Scientific Instruments, Cambridge, Massachusetts, pp. 19-30.

Leitão, Henrique (2007), *A Ciência na Aula da Esfera no Colégio de Santo Antão, 1590-1759*, Comissariado Geral das Comemorações do V centenário do nascimento de São Francisco Xavier, Lisboa.

Marques, Alfredo Pinheiro (1987), “Luís Teixeira, uma folha de um planisfério gravado em quatro folhas, 1604(?) [c. 1645]”, in Alfredo Pinheiro Marques, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. VI – Adenda de Actualização, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa.

Mendes, H. Gabriel (1969), *Lucas Jansz Wagbenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal no século xvi*, Universidade de Coimbra, Coimbra.

Mota, Avelino Teixeira da (1987), “O cartógrafo José da Costa Miranda e a sua obra”, in Cortesão, Armando & Mota, Avelino Teixeira da (eds), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. V, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisboa, pp. 51-55.

Mota, Avelino Teixeira da ([s.d.]), “Cartografia e Cartógrafos Portugueses” in Joel Serrão (Dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Livraria Figueirinhas, Porto, pp. 500-506.

Pereira, José Manuel Malhão (2001), «*Norte dos Pilotos Guia dos Curiosos*» de Manuel dos Santos Rapozo. Um Livro de Marinharia do século XVIII. Estudo Crítico, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Exemplar policopiado.

Pereira, José Manuel Malhão (2006), “A evolução da técnica náutica portuguesa até ao uso do método das distâncias lunares”, in María Isabel Vicente Maroto & Mariano Esteban Piñero (coord.), *La Ciencia e el Mar*, [s.n.], Valladolid.

Santos, Nuno Valdez dos (1989), «Um Desconhecido Tratado de Marinharia do Século xviii», in Memórias, vol. xvii, Academia de Marinha, Lisboa.

Schilder, Gunther (1985), *The Netherland Nautical Cartography from 1550 to 1650*, Separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. xxxii, pp. 97-119.

Stimson, Alan (1998), “The Longitude Problem: The Navigator’s Story”, in: William J. H. Andrewes (ed.), *The quest for longitude. The proceedings of the longitude symposium Harvard University, Cambridge, Massachusetts, November 4-6, 1993*. 2ª ed., Collection of Historical Scientific Instruments, Cambridge, Massachusetts, pp. 71-84.

Vasconcelos, Frazão de (1957), “Apontamentos sobre José da Costa Miranda: “*unico sojeito q neste reyno sabia fazer as cartas de marear*” nos fins do século 17” in *Boletim Geral do Ultramar*. vol. 33, nº 385-386, pp. 265-274.

ELOGIO PÚBLICO DO ACADÉMICO ANTÓNIO LUCIANO ESTÁCIO DOS REIS

Comunicação apresentada pelo académico
Luís Semedo de Matos, em 5 de Fevereiro

Exmo. Sr. Ministro da Educação e Ciência, Professor Nuno Crato;
Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada;
Sr. Almirante Vieira Matias, Presidente desta Academia;
Sra. Presidente da Academia Portuguesa de História, Professora Manuela Mendonça;
Srs. Almirantes, Srs. Comandantes;
Caríssimos confrades,

Conheci o comandante Estácio dos Reis – o nosso confrade António Estácio dos Reis – na primeira metade dos anos oitenta, quando a sua actividade no âmbito da cultura já corria com vento largo. Eu dava os primeiros passos na conhecida via-sacra dos arquivos e bibliotecas, própria de quem quer saber e aprender, quando o nosso homenageado ocupava já uma posição de destaque nos assuntos ligados à História Marítima, à História Náutica e à História da Ciência em Geral. Prestava serviço no Museu de Marinha, desde 1980, e em 1983 a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura contou com a sua activa participação na Comissão Cultural. Esta exposição deu o arranque para cerca duas décadas de comemorações dos quinhentos anos da grande Expansão Portuguesa, onde a sua obra teve um lugar de destaque.

Se a memória não me falha, a primeira vez que nos cruzámos e conversámos foi na Biblioteca Central de Marinha, na primeira metade dos anos oitenta, quando lhe pedi ajuda para uma pequena investigação que não sabia como levar a cabo. Depois disso, várias vezes nos encontrámos nesse mesmo local e recordo-me com nitidez de uma situação em que folheava um exemplar da *Marinharia dos Descobrimentos*, de Fontoura da Costa, perscrutando um capítulo em que reconhecia ter havido uma gralha do autor. Foi motivo de conversa durante uma boa meia hora, sobre ele e sobre Teixeira da Mota, que vim a saber ter sido um dos responsáveis que em boa hora trouxe Estácio dos Reis para a actividade fascinante da investigação em História. A partir daí, encontrámo-nos com frequência, à medida que eu próprio fui desenhando a minha vida de historiador: na Biblioteca Nacional, na Ajuda, nos Arquivos Nacionais e, muito naturalmente, na Biblioteca Central de Marinha, que ainda hoje é a sua segunda casa. Cimentou-se entre nós uma amizade sólida construída nos múltiplos encontros em realizações ligadas aos temas da nossa busca comum, sobretudo no âmbito da História da Náutica e, mais recentemente para mim, da História da Ciência.

Desde o passado ano de 2001 que integramos uma Comissão constituída pela Academia das Ciências de Lisboa para a edição das obras completas de Pedro Nunes. Foram 12 anos de reuniões mensais, coordenadas pelo Professor Henrique Leitão, que nos permitiram trazer ao público seis (dentro em breve sete) volumes da obra do matemático português do século XVI, concretizando um sonho português com dois séculos, protagonizado por várias instituições científicas nacionais e tentado por múltiplas outras comissões que deixaram a obra inacabada. Foi agora possível graças ao talento do nosso confrade Henrique Leitão, num processo longo onde António Estácio dos Reis esteve sempre presente com o seu saber e a sua inteligência. E foi neste frequente e prolongado convívio que o vim a conhecer de forma mais consistente.

Recordo as palavras dele próprio sobre a forma como no final dos anos setenta começou a sua actividade no âmbito da cultura. Diz-nos então que, por alturas de 1976, quando alguém lhe anunciou que não seria promovido ao posto de contra-almirante se desenhou o que foi a maior chance da sua vida – não são palavras irónicas, mas verdadeiramente sentidas. Teve a sorte – diz-nos – de lhe ter acontecido isso. Foi um caso de serendipidade – como gosta de explicar –, uma coincidência de factos que proporcionou o feliz acaso de ser nomeado Adido Naval junto da Embaixada portuguesa em Paris. Nessa comissão de serviço – que durou entre 1977 e 1980 –, conheceu François Bellec, à data director do Museu Naval em Paris. E foi este oficial francês que lhe despertou a atenção para os instrumentos náuticos antigos e para o estudo da História em geral. Mais tarde, já em Portugal, quando se prefigurava a realização da XVII Exposição, teve a intuição de lançar um apelo público à busca de astrolábios náuticos antigos, que entendia só não serem conhecidos e estarem devidamente expostos por absoluta desatenção. Parecia-lhe absurdo que um instrumento com tão intensa utilização nos séculos XVI, XVII e XVIII, tenha desaparecido quase completamente, ao ponto de não haver exemplares suficientes para uma exposição condigna. No dia em que, na televisão se dirigiu as pessoas, perguntando-lhes se não teriam por casa, numa arca perdida ou num sótão, um instrumento como o que mostrava, recebeu o primeiro telefonema. E, graças a esta iniciativa, hoje conhecemos largas dezenas de astrolábios náuticos, perdidos durante séculos, agora estudados e em bom recato de museus nacionais e estrangeiros. Um legado extraordinário que ajudou a construir de forma consistente, mas de que nos dá uma explicação simples, em franca demonstração da grandeza do seu carácter: foi obra do acaso. Um acaso que – todos sabemos muito bem – só está ao alcance dos espíritos sabedores, dedicados e atentos como o dele.

Também devemos a um destes “acazos” – e saliento as aspas com que escrevi a palavra – a descoberta do único instrumento náutico equipado com o nónio concebido por Pedro Nunes, cujo funcionamento está explicado nas suas obras. Estácio dos Reis encontrou uma cópia mal identificada desse instrumento, em Nova Iorque, e foi à procura do original que estava em Florença, no Museu de História da Ciência. Tratava-se de um quadrante náutico, de que hoje existe uma cópia no nosso Museu de Marinha, que esperou desde 1595 pelo “acaso” de ser descoberto e descodificado o seu funcionamento pelo nosso confrade António Estácio dos Reis.

É vastíssima a obra académica do novo confrade honorário, abstando-me de aqui fazer uma lista exaustiva de realizações, por incapacidade própria e pela manifesta falta de tempo. Mas tenho que referir – para além da já falada XVII Exposição – a sua participação na Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e as múltiplas associações e instituições científicas e culturais, nacionais e estrangeiras, de que faz parte. E, sobretudo, a quantidade enorme de exposições, artigos, comunicações científicas, conferências, livros e outros tantos trabalhos de investigação, grande parte deles publicados e disponíveis para as gerações vindouras. Num reconhecimento público e superior desta sua obra notável de mérito científico, artístico e literário – deve salientar-se – foi agraciado como grau de comendador da Ordem Militar de Santiago da Espada, que foi entregue nesta Academia no passado ano de 2004. Uma condecoração que premeia a carreira que conseguiu construir a partir dos anos oitenta, a complementar outra igualmente brilhante enquanto Oficial da Marinha Portuguesa, assinalada por uma panóplia invejável de louvores e condecorações militares, nacionais e estrangeiras.

Quando uma instituição científica, como a Academia de Marinha, distingue alguém com a qualidade de membro honorário, confere-lhe um estatuto que decorre das suas excepcionais qualidades e serviços prestados. Há neste acto uma causa honoris comum a ambas as partes. Direi eu – agora com alguma ironia ou por graça – que o “acaso” nos proporcionou a ditosa fortuna de contar com António Estácio dos Reis, com a sua capacidade, com o seu trabalho e a sua experiência. Fazemos votos de grandes felicidades para ele, desejando que as limitações que agora assolam a sua capacidade de visão sejam tão temporárias quanto possível, para que possa dar continuidade aos projectos que tem em mão, por que todos ansiamos.

Bem haja!...

A TERRA E OS HOMENS NO ANTIGO ULTRAMAR PORTUGUÊS

Resumo da apresentação da académica
Raquel Soeiro de Brito, em 5 de Fevereiro

Trata-se da colecção de diapositivos, um dos resultados das várias Missões de Estudos de Geografia do Ultramar a que pertenci: 1955-56 ao Estado da Índia; de 1959 a 1974 abrangendo todos os então territórios ultramarinos.

Foi possível coordenar algumas destas Missões com a presidência dos júris dos exames de admissão às Universidades do Ultramar, quando estes passaram a ser feitos em algumas capitais das províncias, beneficiando de prolongamento de tempo para as investigações.

Pelas minhas aptidões científicas, coube-me sempre o estudo das populações no meio em que estavam implantadas. Foi um trabalho duro, mas gratificante pelo muito que aprendi.

Nos estudos de Geografia Humana, o desenho, a fotografia e o filme são técnicas complementares, que sempre usei. Para além das fotografias utilizadas em publicações “sobraram” muitas outras, com algumas delas se fez a edição de uma colecção em DVD, feita na Academia de Marinha. Foi um dos meios de lhes dar vida, tal como o seu uso em numerosos cursos e conferências que realizei, tanto em Portugal como em várias universidades e associações científicas estrangeiras.

Nesta sessão passa-se, como exemplo o DVD sobre Goa, realizado com fotografias das 4 campanhas aí realizadas: 1955/6; 1994; 1995, e 1996.

Sessão Solene

ENTREGA DO PRÉMIO *ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA* / 2012

APRESENTAÇÃO DOS LIVROS

NAVIOS, MARINHEIROS E ARTE DE NAVEGAR, 1500-1668

NAVIOS, MARINHEIROS E ARTE DE NAVEGAR, 1669-1823

PALAVRAS DE ABERTURA

Alocução do Presidente

Nuno Vieira Matias, em 26 de Fevereiro

É com um claro sentimento de gratidão que cumprimento o senhor Secretário de Estado das Universidades por se ter dignado aceitar o convite para partilhar connosco os eventos desta sessão. É uma presença tanto mais de realçar quanto é certo que traduz o interesse do Ministério da Educação e Ciência por esta Instituição, bem patente na honrosa participação de Sua Excelência o Ministro na Sessão Solene aqui ocorrida há três semanas. Por isso, aceite, Senhor Secretário de Estado os nossos agradecimentos e o pedido para transmitir ao Senhor Ministro Nuno Crato que ainda por aqui se percebe o gosto com que sentimos o seu amigo gesto. De resto, ao longo dos meus quatro anos de presidência desta Academia foram os únicos dois membros do governo a participarem nas nossas actividades, organicamente inseridas no Ministério da Defesa Nacional.

Senhor Almirante CEMA e Prezados Académicos com os cumprimentos da nossa Academia, aceite os agradecimentos por aceitar presidir esta sessão, apesar da intensa ocupação do tempo imposto pelo mau tempo que obriga a Marinha à navegação de capa, enfrentando a parcela dos intermináveis cortes.

Um agradecimento muito especial também à excelentíssima Senhora Dona Maria de Lurdes Teixeira da Mota, por, mais uma vez, ter aceitado participar na entrega do prémio com o nome do seu saudoso marido e nosso muito admirado professor e membro fundador. Muito obrigado senhor D. Maria de Lurdes.

Cumprimento também os nossos convidados, os Senhores Almirantes e todos os nossos confrades e congreiras.

A nossa sessão de hoje inclui dois importantes pontos de agenda. O primeiro visa a entrega do Prémio Almirante Teixeira da Mota, momento esse que traz sempre associado à evocação de um dos nossos mais ilustres académicos, cuja a memória está sempre respeitosa e presente nesta casa.

A segunda parte da sessão terá o propósito da apresentação dos três últimos livros editados pela Academia da Marinha são eles: as *Memórias* de 2008 e dois volumes da História da Marinha Portuguesa intitulados: *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668* e *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*.

O Prémio “Almirante Teixeira da Mota” é bienal e alterna com o Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”. Foi concedido, pela primeira vez em 1986 e destina-se a incentivar e dinamizar a pesquisa e investigação científica nas áreas das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas.

Para esta atribuição, a 14^a, o Conselho Académico, seguido o normativo do Regulamento, convidou quatro académicos para se juntarem aos seus membros na avaliação dos trabalhos contámos, assim, com o Senhor Professor Doutor Ilídio do Amaral, da Academia das Ciências de Lisboa, com o Senhor Professor Doutor Armando Martins da Academia Portuguesa da História, com o Senhor Juiz Conselheiro, Sá Nogueira e com o Senhor CMG E.C.N. Óscar Mota da Academia de Marinha. No decorrer dos trabalhos de avaliação vir-se-ia a pedir a colaboração do nosso Académico Almirante Vidal Abreu, face à especificidade de um dos trabalhos na área hidro-oceanográfica.

A todos expresso os meus reconhecidos agradecimentos.

Concorreram ao prémio nove documentos de cariz científico, cuja qualidade, geralmente elevada, levou o Júri a reunir diversas vezes e a debater com profundidade vários trabalhos. Foi uma escolha, felizmente difícil e a decisão final levou à atribuição do Prémio *ex aequo* à tese de doutoramento intitulada *Pathways of recent fine-grained sediment transport on the central Portuguese continental margin* da autoria de Carlos César Jesus e à dissertação intitulada *A plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em poder Nacional* da autoria de Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva.

O primeiro estudo, com “*o intuito de estudar as principais vias de transporte de sedimentos finos recente na zona central da margem continental Oeste Portuguesa, parâmetros geoquímicos, mineralógicos e granulométricos analisou em sedimentos superficiais e integrados com observações da hidrodinâmica de fundo. Os parâmetros geoquímicos foram também estudados na coluna de sedimentos depositada nos últimos 150 anos e em sedimentos pré-industriais. Os referidos parâmetros determinados foram: concentrações elementares, isótopos estáveis de Pb, teores em materiais litogénicos, carbonato de cálcio e carbono orgânico. Os canhões de Lisboa-Setúbal e Cascais tiveram especial destaque no presente estudo dado que, até à data, encontram-se menos estudados que o Canhão da Nazaré. Os resultados mostram que a distribuição de sedimentos na zona central da margem ocidental Portuguesa é particionada pelos canhões e que a exportação de sedimentos é restringida pelas correntes do talude, excepto onde os canhões funcionam como corredores para o transporte de sedimentos*”. O trabalho chega a interessantes conclusões, como, por exemplo, que a principal fonte de Pb antrópico identificado através de isótopos estáveis de Pb é consistente com a assinatura das cinzas dos incineradores e que, no canhão de Lisboa a imersão de dragados contaminados parece ser também uma potencial fonte importante de metais traço antropogénicos.

O segundo trabalho, no contexto do projecto de extensão da Plataforma Continental, “*pretende analisar o que tem vindo a ser feito para transformar o potencial estratégico da plataforma continental portuguesa em Poder nacional, procurando identificar os factores de transformação que lhe estão subjacentes. Concorrentemente, procura conhecer e identificar as dimensões associadas aos conceitos de potencial estratégico e de Poder nacional, identificar os elementos que permitam reconhecer a plataforma continental enquanto factor de Poder nacio-*

nal, estudar o contexto ambiental em que decorre o processo de aproveitamento do potencial estratégico da plataforma portuguesa e identificar os desafios que se colocam à rentabilização do potencial estratégico dessa mesma matéria.

Para alcançar estes objectivos utiliza o modelo de análise adaptado da perspectiva sistémica levada a cabo por David Easton, conforme proposto por Adriano Moreira em Ciência Política. Para a definição da técnica de recolha de dados e de análise dos mesmos, seguiu as indicações de Carlos Diogo Moreira em Teorias e Práticas de Investigação, enquanto para a apreensão dos dados resultantes do modelo de análise utilizou o método da inferência abductiva, conforme definido por Edward Waltz em Knowledge Management in the Intelligence Enterprise. As conclusões a que chega permitem aos decisores ter um melhor conhecimento do projecto de extensão da plataforma continental portuguesa, avaliar a relação custo-benefício inerente ao desenvolvimento do projecto e identificar possíveis linhas de acção a prosseguir, tendo em vista o aproveitamento do potencial estratégico da plataforma continental nacional⁸.

A Academia de Marinha felicita vivamente os premiados e dá publica nota da qualidade dos seus trabalhos. Uma palavra de estímulo é também devida aos outros autores pelo elevado mérito da generalidade dos trabalhos.

Dos livros que hoje apresentamos, tem menos história o das *Memórias 2008*, uma vez que se trata de uma publicação regular dos textos relativos à actividade da Academia. Mesmo assim, quero realçar que o seu aparecimento hoje resulta de esforço que tem estado a ser feito, no sentido de recuperar o tempo certo do lançamento das *Memórias*. Nesse sentido, no espaço temporal de 12 meses este é o quarto volume a ver a luz do dia. Reconheço, para este resultado, o esforço do responsável pelo nosso Centro de Documentação, o senhor Comandante e Académico Couto Soares, que contou com o apoio do Secretário da Classe de História Marítima, o Académico Abel da Fonseca.

É, contudo, e para além desse factor de elogiar a praça Cabo encarregado dos respectivos ficheiros informáticos e do seu processamento. E calcule-se, esse marinheiro não é informático.

É o cabo Artilheiro Dias, que publicamente honro pela eficiência, flexibilidade e sentido de missão demonstrados aqui, não como praça de artilharia, mas com livros e computadores. É uma verdade que os artilheiros são polivalentes e a prová-lo está o facto de que um até chegou a Chefe do Estado-Maior da Armada.

Parabéns também ao cabo Dias.

Os dois volumes da História da Marinha Portuguesa que hoje lançamos têm uma história longa que radiou na necessidade sentida, desde á muito, nos meios culturais e principalmente no meio naval, de se dispor de uma obra, tão completa quanto possível, da História da Marinha Portuguesa que corresponde à história de uma nação marítima, a Portuguesa, que em grande parte da sua existência viveu quase exclusivamente do mar e para o mar.

No passado, houve várias tentativas para promover tal obra de envergadura nacional, mas sem vingamento. De facto, desde os *Anais da Marinha Portuguesa* do Almirante Costa Quintela, em 1835, passando pelos trabalhos de Lopes de Mendonça, Brás de Oliveira, Quirino da Fonseca, Botelho de Sousa, Fontoura da Costa, Gago Coutinho, Marques Esparteiro, Teixeira da Mota até outros mais recentes foram produzidos tra-

balhos importantes mas sem constituir nenhum deles, por si só, “*um trabalho metódico, sistemático, completo sobre uma dada época ou área temática da História da Marinha*”. Por isso, em Julho de 1994, a Assembleia de Académicos aprovou aqui um “Projecto de elaboração e publicação da História da Marinha Portuguesa” desenhado pelo nosso académico e admirado professor de muitos de nós, Comandante Saturnino Monteiro. Definiu como propósito a “*elaboração sistemática da História da Marinha, em todos os seus aspectos, procedendo ao levantamento dos estudos e pesquisas já redigidas, provendo a investigação exaustiva de novas fontes, a organização da obra, a contratação de autores e sua edição*”.

É um trabalho que implica uma sustentação de conhecimento de variada natureza e envolva, por isso, o concurso de cientista e estudiosos de diferentes origens, incluindo o concurso de marinheiros. É que, como já se queixava o Almirante Quintela, há quase dois séculos, “*custa acreditar que, devendo Portugal à sua Marinha a maior parte da glória, da riqueza e da grande consideração a que chegou... seja a História da Marinha a que se acha escrita com menos conhecimentos profissionais*”.

O projecto de 1994 tem uma estrutura metódica e profissionalmente bem planeada em termos de “definição do trabalho”, “organização”, “execução” e “comissão científica”. Os volumes da obra foram divididos pelas cinco áreas temáticas a considerar em diversas épocas. Por isso, todos os volumes se inscrevem, num dado intervalo de tempo, nos temas, “Navios, Marinheiros e Arte de Navegar”, “Portos e Comércio Marítimo”, “Homens Doutrinas e Organização”, “Viagens e Operações Navais” e “Carreira da Índia”.

Como facilmente se compreenderá, trata-se de um trabalho de grande dimensão e de enorme exigência científica. Dela foram publicados seis volumes e agora, em simultâneo, aparecem os dois seguintes, demonstrando que, apesar do tempo já decorrido, a Academia de Marinha não desistiu do projecto. A sua prova de vida está neste riquíssimo volume *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668* e também no seu valioso “irmão gémeo” sobre o mesmo tema, mas referido ao período seguinte, de 1669 a 1823, ambos a serem lançados no mesmo dia.

O primeiro destes volumes foi da responsabilidade coordenadora e também da autoria parcial do muito credenciado historiador e Vice-Presidente da Academia de Marinha, Professor Doutor Francisco Contente Domingues. Os outros autores formam uma riquíssima simbiose de historiadores marinheiros, onde o conhecimento académico e a experiência prática de mar se unem e completam, como é timbre da Academia de Marinha, fazendo jus às ideias que estiveram na sua génese. Esses marinheiros historiadores, também responsáveis por este excelente resultado e igualmente merecedores de elogios, são Filipe Vieira de Castro, José Manuel Malhão Pereira, José V. Pissarra, Nuno Martins Ferreira e Rui Landeiro Godinho.

O segundo volume referente ao período de 1669-1823 é da responsabilidade do muito experiente marinheiro-veleizador e também sábio académico, Comandante José Manuel Malhão Pereira. Contou com uma notável equipa, não sei se de marinheiros historiadores se de historiadores marinheiros, composta pelos Comandante Doutor António Costa Canas, Comandante António Gonçalves, Comandante Doutor Augusto Salgado e Doutor Inácio Guerreiro.

APRESENTAÇÃO DO LIVRO *NAVIOS MARINHEIROS E ARTE DE NAVEGAR, 1669-1823*

Comunicação apresentada pelo acadêmico
José Malhão Pereira, na sessão solene de 26 de Fevereiro

Senhor Secretário de Estado do Ensino Superior – Excelência
Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada
Senhor Presidente da Academia de Marinha
Senhora Professora Raquel Soeiro de Brito
Senhores Oficiais Gerais
Caros Confrades
Queridas Amigas e Amigos
Minhas Senhoras e meus Senhores

Em primeiro lugar, gostaria de manifestar o quanto me sinto honrado por estar neste momento perante vós, na qualidade de coordenador de um volume da História da Marinha da série *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar*.

Devo agradecer esta honra ao Senhor Almirante Rogério de Oliveira que há já alguns anos propôs o meu nome para este efeito, tendo-me finalmente cabido o volume correspondente à época de 1669 a 1823. Agradeço também a confiança demonstrada pela Comissão Científica, presidida pelo Professor Contente Domingues e ainda aos sucessivos Presidentes da Academia, o saudoso Almirante Ferraz Sacchetti e o atual Presidente, o meu camarada, se me permite, Almirante Nuno Vieira Matias.

Agradeço ainda ao senhor Almirante Vieira Matias, em meu nome pessoal e no dos meus colaboradores neste volume, o Dr. Inácio Guerreiro e os Comandantes Augusto Salgado, António Costa Canas e António Gonçalves, a ainda maior dignidade que pretendeu dar a este evento, sugerindo ao Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada o convite ao Senhor Secretário de Estado do Ensino Superior que saúdo muito especialmente, neste momento.

Abarca este volume um período da História da Marinha muito pouco estudado, visto a historiografia portuguesa nesta área se ter debruçado essencialmente sobre a chamada época de ouro da expansão, sendo aquele período considerado como de decadência. Contudo, e cito da minha introdução a este trabalho, “*um estudo mais aprofundado do período em causa nas suas diferentes vertentes, levado a cabo pelos autores deste trabalho coletivo, poderá demonstrar que tal interpretação deverá ser corrigida.*”.

As matérias tratadas abarcam a evolução dos navios, a construção Naval e o armamento, as categorias e funções do pessoal, a vida a bordo, os métodos e instrumentos de navegação, a roteirística, a cartografia e o ensino e prática da pilotagem.

Estes temas foram equitativamente distribuídos pelos autores acima referidos, de acordo com as suas áreas pessoais de interesse e estudo.

Gostaria entretanto de comentar, que considere conveniente convidar para este trabalho, não só historiadores, como também marinheiros.

As razões que me levaram a tomar tal atitude prendem-se não só com a minha opinião pessoal, como com as ideias expostas no seguinte trecho datado de 1994, do *Preâmbulo ao Projecto de Elaboração e Publicação da História da Marinha*, assinado pelo Almirante Rogério de Oliveira, então Presidente da Academia, que transcrevo: “*Quem deverá fazer a História da Marinha? Naturalmente historiadores profissionais, e também simples estudiosos competentes. Mas este trabalho não dispensa o concurso dos marinheiros.*”. E justifica em seguida as suas afirmações.

Na realidade, os conhecimentos técnicos e a experiência náutica dos marinheiros profissionais é extremamente útil para melhor se poder interpretar a história da expansão marítima portuguesa, e tal facto tem-se ao longo do tempo, demonstrado pelo extraordinário contributo dado no passado por Costa Quintela, Lopes de Mendonça, Brás de Oliveira, Quirino da Fonseca, Botelho de Sousa, Fontoura da Costa, Gago Coutinho, Marques Esparteiro, Teixeira da Mota, sem esquecer também Humberto Leitão, Moura Brás, Júlio Gonçalves, Max Justo Guedes, Valdez dos Santos.

E ainda, dos que felizmente se encontram entre nós, como Saturnino Monteiro e Estácio dos Reis, cujas obras tanto têm influenciado os mais jovens.

Contudo, deu-se neste caso a interessante coincidência de que entre os autores desta obra se encontram três dos mais jovens acima referidos, cuja formação profissional náutica foi complementada pela Universidade Portuguesa.

Para esta formação, é justo salientar, a acção da faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, a que naturalmente o Professor Contente Domingues não é alheio, como todos nós sabemos.

Resta-nos o nosso marinheiro Inácio Guerreiro, cujos vastos conhecimentos de Cartografia deram importante contributo ao presente trabalho, e que pela sua permanente ligação à Marinha é já considerado um autêntico doutor de mar e guerra. (tal como Valdez dos Santos era um Coronel de Mar e Guerra).

Considero (e refiro-me essencialmente à participação dos meus colaboradores neste volume), que o trabalho produzido é de muito mérito e preenche a finalidade exposta no já acima referido *Projeto* elaborado em 1994, que é, e transcrevo, “*Colocar à disposição dos estudiosos e investigadores uma obra de base, profunda, documentada, orientada no sentido da busca da verdade histórica, e que contribua para a afirmação da identidade nacional.*”. E ainda no mesmo *Plano*, e na definição do seu âmbito e qualidade; “*Pretende-se que a obra seja de elevado rigor científico, elaborada de forma metódica e erudita, para constituir essencialmente uma base de estudo e consulta, e secundariamente servir a divulgação na comunidade cultural.*”.

Acerca da minha colaboração, que compreende os capítulos referentes aos métodos e instrumentos de navegação e à roteirística, não me cabe fazer juízos de valor. V.as Exas. dirão de vossa justiça ao lerem a presente obra.

Considero ter sido extremamente útil para a redação deste volume, correspondente ao período histórico em causa, o facto de se ter transcrito, estudado e publicado, ainda que porém em suporte informático, a *Dieta Náutica e Militar*.

Esse importante documento, foi de facto recentemente publicado pela Academia de Marinha, tendo-se editado pouco mais de uma dezena de exemplares em papel, recorrendo aos meios gráficos do infelizmente extinto Centro Naval de Ensino à Distância.

Publicou-se contudo um DVD com o documento todo digitalizado e em alta definição, assim como os estudos introdutórios elaborados por Valdez dos Santos, Conceição Silva, Juzarte Rolo e por mim próprio, o que permite ao leitor cotejar a transcrição com o manuscrito original, cuja tinta está bastante desvanecida, mas que no computador se torna perfeitamente legível.

Dado ter coordenado esse trabalho, quero mais uma vez agradecer aos camaradas mencionados, a colaboração prestada. O volume tem este aspeto, e o DVD está acessível aos interessados. Notem-se, no presente volume da História da Marinha agora vindo a público, a enorme quantidade de transcrições e referências a este valioso documento.

Como se tem verificado ultimamente, a Universidade Portuguesa e a comunidade científica em geral, tem prestado uma atenção crescente ao mar e, naturalmente à História da Marinha. Já acima demos o exemplo da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, que, acrescente-se, interage profundamente com a Escola Naval.

A esse facto não terá sido alheia a situação política atual e ainda a ação meritória de muitas instituições, nomeadamente da Academia de Marinha, que tem promovido inúmeras iniciativas nesse âmbito, e onde, e parafraseando o Senhor Almirante Vieira Matias, há todos os dias Mar. Especialmente às terças-feiras, é certo!

Quero também salientar o envolvimento da Universidade Autónoma de Lisboa, que já efetuou, entre outras atividades académicas neste âmbito, três Cursos de História da Náutica, tendo os seus alunos, de diversas idades e níveis académicos, frequentado esses cursos com muita assiduidade, completando o mesmo com viagens no NTM *Creoula*.

Nessas viagens, entre outras matérias áridas como estudarem e praticarem navegação antiga, participando ainda nas manobras de um veleiro, aprenderam de facto coisas importantes, como por exemplo executar os mais humildes serviços de bordo.

Estou convencido que a nossa encarregada da Biblioteca, entre outras funções na Academia, a tenente Raquel Antunes, nunca mais se esqueceu da sua viagem no *Creoula* e do seu Curso.

Aproveito a oportunidade para lembrar o envolvimento nesta ação do nosso confrade Professor Adolfo Silveira Martins, Chefe do Departamento de Arqueologia da Universidade Autónoma, que além do mais deu o exemplo aos nossos alunos, embarcando também e participando em todas as atividades.

E ainda recordar o seu reitor, o Professor Justino Mendes de Almeida, que infelizmente já nos deixou, e que sempre acarinhou esta e outras ideias semelhantes.

Lembro também a acção meritória e de elevado nível do Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia, onde a História da Ciência Náutica tem sido estudada e aprofundada, e onde muitos de nós tanto temos aprendido.

Atendendo ao acima exposto, e dado que tenho a honra de ter participado não só neste volume desta série como no coordenado pelo Professor Contente Domingues e anteriormente lançado, e ainda no que coordenou o Comandante Gomes Pedrosa, em todos eles cobrindo as áreas dos *Métodos e Instrumentos de Navegação* e a *Roteirística*, havendo portanto coerência cronológica e de assunto, tomei a liberdade de compilar os textos lá publicados, encadernando-os mais uma vez com a ajuda do Centro Naval de Ensino à Distância.

Isso produziu o volume que mostro em seguida, e que tem uma versão em pdf, e que poderá ser impresso de modo idêntico, ou consultado facilmente no computador.

Note-se, que dadas as naturais e compreensíveis razões de ordem económica e outras, relacionadas com o tipo de trabalho científico em causa, as obras da História da Marinha não são publicadas a cores. Contudo, o documento que compilei e que contém a minha colaboração nos três referidos volumes, está a cores, permitindo assim que as gravuras que profusamente o ilustram, fiquem ainda mais compreensíveis.

A propósito do crescente interesse pelo mar e da necessidade de nos voltarmos novamente para o Atlântico, que foi ao longo da nossa história o garante da nossa independência, gostava ainda de fazer uma sugestão motivada pelo contacto que recentemente tive com o reitor, alunos e professores de uma universidade turca, a Universidade Marítima Piri Reis, contacto motivado pela participação num Congresso Internacional de História Euro-asiática, promovido por várias instituições Turcas e pela referida Universidade.

Confesso que fiquei surpreendido com muito do que vi em Istambul, mas uma das coisas que mais me surpreendeu foi notar a existência de uma Universidade Marítima, que além de preparar oficiais da Marinha Mercante, tem, entre outras ligadas ao mar, as faculdades de Engenharia, de Construção Naval, de Letras e de Ciências, de Economia e Administração e ainda de Ciências Sociais.

Não seria esta uma excelente ideia para este País Marítimo, onde a concentração de Faculdades afins no mesmo espaço, teria não só vantagens económicas como também funcionais? Seria mais um Centro de Excelência, localizado na Europa e em Portugal, onde poderiam educar-se nestas e noutras áreas afins os falantes de Português, de todos os continentes, todos eles pertencentes a países marítimos.

E talvez neste edifício aqui ao lado, ocupado pela Agência Europeia de Segurança Marítima, houvesse espaço para essa Universidade.

Eu peço desculpa ao Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada e ao Senhor Almirante Vieira Matias pelo atrevimento por estar a dar sugestões deste tipo. E além disso, custa-me não dar folga ao Senhor Secretário de Estado, que terá muito mais em que pensar. Mas isto é apenas um sonho. Que contudo, é afinal o que comanda a vida, como afirmou o nosso grande Rómulo de Carvalho.

Queria antes de terminar, comentar o facto de que o trabalho que coletivamente executámos, implica como sabem, muitos anos de investigação, de consultas intensas em bibliotecas e arquivos, de horas infindáveis de cotejo de documentos, todas estas ações

requerendo disponibilidade e tempo. Esse precioso elemento é uma quantidade sempre decrescente, no dizer do nosso Presidente.

Eu não quero portanto deixar de agradecer aos meus colaboradores ainda no ativo, os Comandantes Costa Canas, Augusto Salgado e António Gonçalves, pelo esforço que fizeram para honrar o compromisso em que se envolveram e ainda por cima produzirem trabalho tão meritório. E podem crer que sei bem dar-lhes valor nesta área, porque sei o trabalho que dá elaborar uma página apenas de um assunto que fica escrito, e do qual não podemos dizer no futuro que *não foi isso que eu disse!*

Contudo o Dr. Inácio Guerreiro e eu próprio poderemos dizer: E os reformados, não têm nada que fazer? E eu direi ao Dr. Inácio Guerreiro e a todos vós, que nós temos, em contrapartida, *o síndrome do reformado*. Ou seja, “*como não tens nada que fazer, toma lá este trabalhinho. São só 15 páginas!*” E depois haverá mais outro amigo que quer para ontem apenas cinco páginas e nós dizemos a todos que sim.

Acresce ainda o trabalho lá em casa, mas é melhor parar por aqui.

Por isso meu amigo e confrade Inácio Guerreiro, muito obrigado pelo esforço despendido, que foi mais um dos que ainda tem em mãos, dado que as solicitações não cessarão jamais. E digo-lhe que isso até é bom sinal.

Quero também acentuar, que estes trabalhos que nós executamos, são feitos no âmbito da Academia de Marinha, Instituição a que todos nós pertencemos há já muitos anos. O bom ambiente que aqui se vive, entre académicos e pessoal da Armada que aqui presta serviço, tem criado as condições para que seja muito agradável aqui trabalhar. Por isso agradeço também a todas as pessoas que aqui trabalham ou trabalharam, o apoio que sempre me foi dado para poder levar a bom termo esta e outras ações.

Agradeço à Dr.^a Paula Coelho Dias e à Senhora Rosa Rosas da gráfica ACD, o cuidado que tiveram na edição e acertos finais deste livro, sendo também de inteira justiça acentuar mais uma vez a militância do nosso camarada Couto Soares, meu companheiro já há tantos anos destas e de outras aventuras editoriais, e não só.

E ainda aos meus camaradas, confrades, amigas e amigos, e a todos os presentes um muito obrigado por terem vindo e por me acompanharem neste dia, tão importante para mim e para todos os outros autores desta obra.

Não quero terminar sem agradecer à minha Família, que sempre me tem apoiado nesta e noutras aventuras náuticas, proporcionando-me aquilo que há de mais precioso, essa quantidade que está sempre a decrescer, esse valioso tempo.

E não só me proporcionam tempo, como também me encorajam a continuar estes estudos que para mim são tão absorventes, dado que cada vez mais admiro este povo, que sendo tão diminuto em número, conseguiu influenciar tanto a História da Humanidade.

Por isso mais uma vez agradeço à Cristina, à Marina e ao Tiago, o tempo e o apoio que me dão, e aos meus netos Margarida, Pedro, Vasco, Duarte e Francisco, o precioso tempo que uso durante as brincadeiras que fazemos em conjunto.

Só vos peço que continuem a ter paciência para este avô, que está muitas vezes distraído a fazer contas esquisitas com estrelas e planetas.

AS TERCENAS MEDIEVAIS E A TERÇANABAL DO INFANTE D. HENRIQUE

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 5 de Março

RESUMO

Um erro generalizado, em Portugal e também em Espanha, associa as taracenas (ou tercenas) à construção naval. Nunca foram instalações destinadas à construção naval. Na Idade Média, eram os edifícios, cobertos, onde se guardavam as galés. Também lá, ou nas imediações, se construía e reparavam as galés, e eventualmente outros navios, mas a construção naval fazia-se em qualquer local ao longo das praias. Sendo as galés os principais navios de guerra dessa época, as taracenas eram as bases navais. A partir de meados do séc. XV, quando, em Portugal, as galés foram perdendo importância militar e as taracenas ficavam vazias, a palavra taracena mudou de significado passando a designar todo e qualquer armazém: de trigo, carvão, material de artilharia, etc.¹

A terцена medieval de Lisboa era a principal base naval do reino. Outra terцена era a Terçanabal do Infante D. Henrique.

1. A ETIMOLOGIA

Taracena deriva de uma palavra árabe que aparece grafada de várias maneiras por diferentes autores: *dār al-san'a*, *dar al-san'a*, *dar al-sin'a*, *dar s-sin'a*. Christophe Picard² opta por *dār al-sin'a* e acrescenta que os autores árabes a usaram com vários significados. Da mesma palavra procedem os termos espanhóis dársena, atarazana e arsenal.³ Outra hipótese, admitida por alguns, como Sebastian de Covarrubias Horozco,⁴ Fran-

¹ Fernando Gomes Pedrosa, *Navios, marinheiros e arte de navegar (1139-1499)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1997, p. 172, e *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, marinheiros e corsários*, Câmara Municipal de Cascais, 2000, pp. 51-53.

² *L'Océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*, Paris, Maisonneuve & Larose, Éditions Unesco, 1997, p. 266, e «Les défenses côtières de la façade atlantique d'Al-Andalus», in Jean Marie Martin (ed.), *Castrum 7. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au Moyen Âge (...)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2001, p. 165.

³ Jorge Lirola Delgado, *El poder naval de Al-Andalus en la época del califato omeya: (siglo IV hégira/X era cristiana)*, tesis doctoral, Granada, Universidad de Granada, 1991, p. 344 (<http://hdl.handle.net/10481/14103>).

⁴ *Tesoro de la lengua castellana o española (...)*, Madrid, 1674, Parte I, p. 70, (1ª ed.1611).

cisco Manuel de Melo⁵ e Rafael Bluteau⁶ deriva-a de uma palavra persa, composta de *ters* (navio) e *hane* (casa).

O modo como os termos taracena e arsenal se formaram a partir da mesma palavra pode ser exemplificado com o *Llibre* do cronista catalão Ramon Muntaner, começado em 1325. Em 1268 o rei de Aragão tinha atarazanas (taracenas) em Valencia, Tortosa e Barcelona, e mandou fazer outras em lugares onde as galés pudessem permanecer. O cronista, em catalão, escreve: o rei “*endreçà totes ses daressanes, així en València, e en Tortosa e a Barcelona, que les galees esteguessen en cobert; e feu daressenals per tots los llocs on li paria que galees degués tenir*”.⁷ As “*daressanes*” (taracenas) ou “*daressenals*” (arsenais) construía-se para as galés poderem estar “*en cobert*”.

2. AS TARACENAS (EDIFÍCIOS COBERTOS)

Uma taracena está onde estão as galés. Já na Antiguidade os navios de guerra não permaneciam na água durante muito tempo. Para minimizar os danos e a acção do «teredo navalis», eram guardados em instalações em terra, de modo que pudessem rapidamente ser postos na água.⁸ Além disso, as galés, por serem muito compridas e estreitas, danificavam-se facilmente. Diz Afonso de Albuquerque, em carta de 1514: “*(...) as galees am d estar varadas em terra, muy atiladas e concertadas (...) metidas em suas taracenas cubertas (...) a galé emvernou aquy em goa em hua fossa que aquy está derredor da forteleza; ficou a galé direita em suas ymeas; como foy baixamar, mamdeilhe dar hum cerco do velado; nam emtrou mais agua demtro nela: parece me que buscandmo se toda a imdia, nam se achará hum tall lugar pera metter galés, porque pela mayor parte todalas galees que varam, alquebram, por serem navios compridos (...)*”⁹ A palavra taracena está sempre associada às galés. Nas cortes de Ocaña, de 1422, os povos pediram ao rei de Castela “*que mandase fazer algunas galeas e mandase rreparar las que estan fechas e otrosi las taraçanas en que estubiesen*”.¹⁰ A Galiza nunca teve taracenas, mas houve a intenção de construir uma na vila de Bayona de Miñor, em Pontevedra; num documento de 1390, o rei Juan II diz que “*la dicha villa esta asentada Ribera de la mar y era mui buena e de buen puerto para las*

⁵ *Epanaphoras de varia historia portuguesa (...)*, Lisboa, na Officina de Henrique Valente de Oliveira, 1660, p. 314.

⁶ *Vocabulario portuguez e latino (...)*, vol. 8, Lisboa Ocidental, na Officina de Pascoal da Sylva, 1721, p. 48.

⁷ Michael Metzeltin (Paderborn), «La marina mediterránea en la descripción de Ramon Muntaner», in *La Corona de Aragón y las lenguas románicas: miscelánea de homenaje para Germán Colón*, Tübingen, Gunter Narr Verlag, 1989, pp. 55-56.

⁸ David Blackman, «Naval Installations», in *The age of the galley, Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, Londres, Conway Maritime Press, 1995, p. 227.

⁹ Raymundo António Bulhão Pato, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas dos documentos que as elucidam*, vol. I, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1884, p. 302.

¹⁰ Gervasio de Artiñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera), bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Barcelona, 1920, pp. 57-58.

nuestras naos e galeras e para fazer taraçana en ella".¹¹ Philippe de Commines,¹² ao relatar uma embaixada a Veneza em 1493, diz que no arsenal (Archenal) equipam as galés: "*un Archenal où ils équipent leurs galées, et font toutes choses qui sont nécessaires pour l'armée de mer*". Bartolomeo Crescentio¹³ define assim um arsenal (Adarsena): é um outro tipo de porto, que se faz para ter as galés durante o inverno, desarmadas, até que se voltem a armar ("*L'Adarsena è un'altra sorte di porto, chè si fa per tenere le galee a sverno et disarmate, et al tempo di tornarle ad armar, per poter le spalmare, et dare carena ad altri vascelli, che non pescano troppo fundo*").

3. OS ESTALEIROS E A CONSTRUÇÃO NAVAL

A construção naval fazia-se em qualquer local ao longo das praias.¹⁴ As *Partidas* de Afonso X (séc. XIII) insistem na liberdade da praia para desenvolver estas actividades: "*En la ribera de la mar todo ome puede fazer casa, o cabaña (...) e puede labrar en la ribera galeas e otros nauios qualesquier (...)*".¹⁵ Em 1340 o rei de Aragão regulamentou o modo como se podia fazer "*nave, leño ou barca*" na praia de Barcelona.¹⁶ Em 1360 foi assinado um contrato para a construção dum lenho «na praia do areal de Barcelona»; em 1450 outro, para a construção duma caravela "*na ribeira do mar de Barcelona*".¹⁷ Segundo um pleito ocorrido em Pontevedra, em 1456, era costume na vila "*labrar et faser navios, naves, barchas, baixeles, caravelas, pinaças, varquos et beeteles en todas et qualesquer fustas mayores et menores para marear (...) en la dicha villa de Pontevedra e en sus prayas*".¹⁸ Em 1591 os pescadores de Setúbal apresentaram uma petição à câmara. A construção naval praticava-se "*por costume antiquíssimo*" em três locais da praia: frente à Porta do Sol, ao Penedo e ao Terreiro da Anunciada. Mas os carpinteiros da ribeira compravam muita madeira e espalhavam-na ao longo da praia, impedindo o acesso das embarcações e a serventia das redes. Um outro local, no Troino, foi destinado em 1541 à reparação de pequenas embarcações de pesca.¹⁹

¹¹ Francisco Javier Garcia de Castro, *La marina de guerra de la Corona de Castilla en la Baja Edad Media. Desde sus orígenes hasta el reinado de Enrique IV*, tesis doctoral, Universidad de Valladolid, Instituto Universitario de Historia Simancas, 2011 (<http://uvadoc.uva.es/bitstream/10324/889/1/TESIS137-120109.pdf>, consulta 28.12.2012), pp 404, 496.

¹² *Mémoires*, liv. VII, cap. 15, citado por Auguste Jal, *Glossaire Nautique (...)*, Paris, 1848, p. 161.

¹³ *Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano (...)*, Roma, 1607, p. 542 (1ª ed. 1602).

¹⁴ Jacques Heers, *Gêne au XV^e siècle*, Paris, Flammarion, 1971, p. 212.

¹⁵ Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988, p. 288.

¹⁶ Antonio de Capmany y de Montpalau, *Apendice a las Costumbres Maritimas del Libro del Consulado*, Madrid, 1791, pp. 39 e ss.

¹⁷ José María Madurell y Marimón, «Antiguas construcciones de naves (1316-1749)», *Hispania, Revista Española de Historia*, Madrid, 1956, p. 15.

¹⁸ José Armas Castro, *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*, Pontevedra, Fundación Pedro Barrie de la Maza Conde de Fenosa, 1992, p. 117.

¹⁹ Jorge Fonseca, *Setúbal. O porto e a comunidade fluvial e marítima (1550-1650)*, Lisboa, Colibri, 2012, pp. 64-66.

A partir do séc. XIV deu-se o nome de estaleiros aos maiores desses locais, onde se guardavam as madeiras e construía navios. Fernão Lopes:²⁰ “*E depois se foram a Mugia (...) e queymaron hi dous navios que estavam no stalleiro*”. Uma carta régia de 18.8.1410 isenta de dízima a bordalha que for importada de França, Inglaterra ou Irlanda, “*pera fazer nauyo ou nauyos (...) ou pera Refazimento deles (...) E sse dhi ataa huu ano poser no estaleyro o nauyo que ha de fazer ou Renouar ou adubar (...)*”.²¹ Construía-se navios e embarcações em portos que nunca tiveram taracenas, como Vila do Conde, Aveiro, Buarcos, Pederneira e S. Martinho. Em toda a costa norte de Espanha, desde a fronteira com Portugal, no rio Minho, até à fronteira com a França, só houve atarazanas (taracenas) em Santander, mas por toda a costa se construía navios. A imensa maioria dos navios mercantes e de guerra era da Biscaia; no período compreendido entre 1504 e 1580 representavam entre 80 e 90 por cento dos navios espanhóis que foram à América.²² As taracenas eram os edifícios, cobertos, onde se guardavam as galés. Só a partir de meados do séc. XV, quando, em Portugal, as galés foram perdendo importância militar, a palavra taracena mudou de significado passando a designar os armazéns onde se guardavam outros materiais.

A generalidade dos autores não entende isto e faz uma imensa confusão. Para M. A. Carbonell Pico,²³ taracena é “*a casa, oficina, edificio para a construção*”, e estaleiro é só o plano inclinado onde se constroem as embarcações. Francisco Fernández Izquierdo²⁴ e Leonor Freire Costa²⁵ interpretam de outro modo: as “atarazanas” (taracenas) são as instalações cobertas onde se constroem e reparam navios, e os “astillero” (estaleiros) as instalações a céu aberto para o mesmo fim. Também Amândio Morais Barros:²⁶ “*A terminologia castelhana é bem clara quanto à distinção entre ‘taracenas’ (atarazanas) e ‘estaleiros’ (astilleros). Tratava-se, no primeiro caso, de instalações cobertas onde se construía, reparavam e guardavam barcos; sendo no segundo, a construção de naves feita a céu aberto, em terrenos preparados para o feito*”. Francisco-Felipe Olesa Muñido²⁷ dá o nome de taracenas grandes às de maiores dimensões, destinadas à construção naval, e taracenas pequenas às outras, que estavam ao longo das praias.

²⁰ *Crónica de D. João I*, Cap. 125.

²¹ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, vol. I, 1944, p. 226. Doravante, D. P.

²² Jose Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, Editorial San Martin, 1988, p. 27.

²³ *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, s/d, p. 204.

²⁴ «Astilleros e construcción naval en la España anterior a la Ilustración», in *España y el Ultramar Hispanico hasta la Ilustración, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura naval*, nº1, Madrid, 1989, pp. 36, 42.

²⁵ *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Universidade Técnica de Lisboa, 1993, p. 189.

²⁶ *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, tese doutoramento, 2004, vol. I, p. 253 (<http://hdl.handle.net/10216/16149>). Consulta 25.1.2013).

²⁷ *La organizacion naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, Editorial Naval, 1968, vol. II, p. 895.

Estas afirmações não têm qualquer fundamento. Coloca-se agora a questão de saber como é que a confusão se generalizou entre os autores modernos. Consultaram, naturalmente, os dicionários e vocabulários mais conceituados, mas estes são dos sécs. XVII e seguintes, muito posteriores à era medieval e à mudança de significado da palavra taracena.

Sebastian de Covarrubias Horozco, *Tesoro de la lengua castellana o española (...)*:²⁸ “Arsenal, casa adonde se fabrican los navios, y se tienen todos los preparamientos, y municiones para armarlos, que por otro nombre se llama atarazana”.

Rafael Bluteau, *Vocabulario portuguez e latino (...)*.²⁹ “Arsenal. Lugar em que se fabricam navios e em que se têm todas as munições e aparatos para os armar. Os Portugueses chamam a estes lugares Ribeira das Naus e Armazéns (...).” “Taracêna, ou Tarezena, ou Terecena, ou Tercenas (...) vale o mesmo que Darsena ou Arsenal italiano, e significa as casas em que se guardam materiais e aprestos navais (...) O que hoje chamam em Lisboa Tercenas, são uma fileira de casas iguais, abaixo da Freguesia de Santos, sobre o rio, que servem de celeiros (...).”

Real Academia Española. Diccionario de Autoridades, 1726-1739. Atarazana: “oficina junto al mar donde se fabrican navios, galeras y otras embarcaciones, y se labran y tienen todos los pertrechos que son necessários para la navegación”.³⁰

Joaquim de Santa Rosa de Viterbo, *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram (...)*:³¹ “Não só se deu antigamente o nome de tarecena, taracena, terciena ou tercienas ao Arsenal em que se construíam e guardavam os armamentos navais, e tudo o que era pertença da marinha; igualmente se chamaram assim os armazéns e arsenais, ou parques, em que no interior da monarquia se faziam largos depósitos de munições de guerra (...).”

Nenhum destes autores sabe o que era uma taracena medieval. Só Charles Du Cange,³² em 1678, indica as duas características fundamentais: edificios cobertos onde se guardam navios (galés) e fortaleza circundada de muros. “Arsena, Armamentarium, vulgò Arsenal: Italis Arzenale”, do árabe Darsena. Transcreve de Marino Sanuto: “Oportet ad illius (navigii) conservationem in posterum in locum petrahi coopertum (...)”. Transcreve de outro autor: “La casa dell’Arsenale (...) cioé fortezza, bastione, antemurale (...)”. A palavra taracena pode ser usada em sentido estrito ou amplo. Em sentido estrito, corresponde aos edificios, cobertos, onde se guardam as galés. Em sentido amplo, designa todo o recinto fortificado (a base naval).

²⁸ Madrid, 1674, Parte I, p. 65 (1ª ed. 1611).

²⁹ Vol. 1, p. 573, e vol. 8, p. 48, 1712-1721.

³⁰ Cit. por Maria Dolores Martín Acosta, *Ordenanzas de Málaga de 1611. Edición y estudio léxico*, Universidad de Málaga, tesis doctoral, 2010, p. 116 (<http://hdl.handle.net/10630/4580>. Consulta 25.1.2013).

³¹ 2ª. ed., Lisboa, 1865, p. 28 (1ª. ed. 1798).

³² *Glossarium (...)*, Frankfurt, 1710 (1ª ed., 1678), p. 381.

4. AS ATARAZANAS MEDIEVAIS ESPANHOLAS

Espanha teve umas atarazanas na costa norte (Santander) e várias na costa sul, entre as quais Sevilha, Barcelona, Valencia, Almeria, Málaga, Tortosa e Algeciras.

As de Sevilha foram reconstruídas em 1252, segundo o modelo das muçulmanas, mas de maiores dimensões. Eram 17 grandes naves de 100 metros de comprimento, 10 m. de largura e 10 m. de altura, construídas num terreno fora do recinto amuralhado, diante da cerca da cidade, com o comprimento na direcção norte-sul, e a largura na direcção nascente-poente, permitindo o acesso directo ao rio.³³ Um manuscrito latino de 1416, anónimo, na John Rylands Library, de Manchester, menciona a “tersana” de Sevilha, circundada de altos muros, onde se guardavam as galés quando vinham do mar (“*una bona tersana circundata de altis muris ubi reponuntur galee quando ueniunt de mari*”). Utiliza também a palavra “taracena” com significado semelhante: “(*...*) *portum cum pulcra taracena ubi custodiuntur naues*”.³⁴ Em 1435 houve uma enchente do rio Guadalquivir e a água entrou “*en las atarazanas de las galeas de nuestro señor el Rey (...)*”.³⁵

As atarazanas andaluzas eram autênticas fortalezas, “*com forma de quadrilátero de grossos e altos muros, rodeados de torres*”,³⁶ defendendo o acesso para o mar e também para o lado de terra. No interior, um espaço muito amplo, de 5.000 m² nas de Sevilha, Málaga e talvez também nas de Almeria. As de Tortosa teriam 60 casas.³⁷ As de Barcelona foram construídas na segunda metade do séc. XIII, fora das muralhas, formando um edifício rectangular, aberto para o mar, que tinha capacidade para 25 galés em 1322 e 30 galés na década de 1390.³⁸ São chamadas, em diversos documentos, aradzana, tersana, marciana, drassanale ou tarazana.³⁹ As de Valencia tinham, no séc. XV, 5 naves para 5 galés, ocupando uma área aproximada de 3.500 m². No recinto envolvente, armazéns diversos, de armas, madeira, enxárcia, ferramentas, barris, biscoito, e uma esplanada para secar enxárcias e velas. Todo o recinto estaria rodeado de uma cerca, mas do lado do mar a parede era pouco consistente, só para evitar o acesso de estranhos, e derrubava-se parcialmente cada vez que as galés entravam ou saíam.⁴⁰

³³ Antonio Jesús Barrionuevo Ferrer, Julia Molino Barrero, «Las atarazanas de Sevilla: entre la construcción y la arquitectura», *Informes de la construcción*, vol. 57, nº 497, Sevilha, 2005, p. 29; *Qantara Património Mediterrâneo* (http://www.qantara-med.org/qantara4/public/show_document.php?do_id=186&clanç. Consulta 25.1.2013); Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman (...)*, p. 276.

³⁴ Aires Augusto Nascimento, «Alguns vocábulos portugueses num manuscrito latino do século XV», in *Portugaliae Historica*, vol. I, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1973, p. 280.

³⁵ Ferreira Priegue, *op. cit.*, p. 673.

³⁶ E. Molina López, «Puertos y atarazanas». *Al-Andalus y el Mediterráneo*, Barcelona-Madrid, 1995, pp. 105-114, p. 107, citado por David Munuera Navarro, *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del suweste peninsular durante la Edad Media (SS. VIII-XVI)*, tesis doctoral, Universidad de Murcia, 2010, p. 144 (<http://hdl.handle.net/10201/12772>. Consulta 25.1.2013).

³⁷ Christophe Picard, *L'Océan Atlantique musulman (...)*, pp. 275-276.

³⁸ Josefa Mutgé Vives, *Política, urbanismo y vida ciudadana en la Barcelona del siglo XIV*, Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2004, pp. 183-184; Antoni de Capmany de Montpalau i Suris, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Tomo I, Madrid, Imprenta de D. Antonio de Sancha, 1779, Parte I, p. 28.

³⁹ Antoni de Capmany, *op. cit.*, pp. 26, 27.

⁴⁰ Andrés Dias Borrás e Rafael Cariñena Balaguer, «Varado y desarmamiento de galeras en la Valencia del tránsito del siglo XIV al XV. Un esquema de trabajo teórico», in *I Simposio de Historia de las Técnicas. La*

5. AS TARACENAS MEDIEVAIS PORTUGUESAS

O rei D. Pedro I confirmou em 1359 os privilégios concedidos aos “*alcaldes, arraezes e petintaaes*” das galés de Lisboa, Setúbal e Tavira,⁴¹ pelo que só haveria então taracenas nestes portos. Foram depois instaladas outras no Porto e em Faro.

5.1. AS TARACENAS DE LISBOA

O que hoje sabemos deve-se, no essencial, ao estudo exaustivo do Eng. Augusto Vieira da Silva, notável olissipógrafo que faleceu em 1951, há cerca de 60 anos; os contributos mais recentes, de outros autores, não vieram alterar significativamente o estado da questão. A primeira referência conhecida às taracenas do rei (“*palacium nauigiorum regis*”) surge numa doação de 1237: um carpinteiro e sua mulher doam às freiras do mosteiro de Chelas 2 morabitinos por ano, como pensão imposta perpetuamente numas casas sitas na freguesia de Santa Maria Madalena, junto das taracenas do rei (“*circa palacium nauigiorum regis*”).⁴² Havia um esteiro do Tejo na Baixa da cidade. À praia que ia de lado a lado do vale da Baixa, desde a actual praça do Município até ao sítio da actual igreja da Conceição Velha, chamavam Ribeira, e parte dela pertencia à freguesia de S. Julião, a ocidente, e outra parte à da Madalena, a oriente.⁴³ O esteiro já em meados do séc. XII estaria bastante diminuído, quer em comprimento, quer em largura, e seria depois encanado.⁴⁴

Em 1294 o rei D. Dinis celebrou um contrato com a câmara de Lisboa, nos termos do qual seria construído um muro desde a Torre da Escrivanhinha até às Casas das Galés, porque a cidade não estava nessa zona defendida do lado do mar: “(*...*) *como a Cidade de Lixbõa steuesse em perhygoo dela mha [minha] Torre da escriuanyta ata as mhas Casas das Galés de contra o mar per razão do muro que hy nõ auia nem forteleza nehua e que recebya per hy o Concelho muyto mal e muyto dano per razão daqueles que uijan pelo mar de fora parte (...)*”.⁴⁵ A Torre da Escrivanhinha ficaria na parte oriental da Ribeira, perto do antigo largo do Pelourinho e do açougue do peixe; seria uma antiga torre avançada da cerca moura, aproximadamente no sítio das lojas nºs 127 e 129 da actual rua dos Bacalhoeiros.⁴⁶ As Casas das Galés “*de contra o mar*”, isto é, do lado do mar, a ocidente, eram outras taracenas, estas no extremo ocidental da Ribeira, freguesia de S. Julião.

Construccion Naval y la Navegación, Cantabria, Centro de Estudios «Astilleros de Guarnizo», Santander, 1996, pp. 133-142.

⁴¹ D. P. I, pp. 109-110.

⁴² D. P. I, p. 4.

⁴³ Augusto Vieira da Silva, *As muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3ª edição, 2 vols., Câmara Municipal de Lisboa, 1987, vol. I, p. 9. Doravante, Muralhas.

⁴⁴ Carlos Guardado da Silva, *Lisboa Medieval. A organização e a estruturação do espaço urbano*, 2ª ed., Lisboa, Colibri 2010, pp. 159, 173.

⁴⁵ D.P. supl I, p. 18.

⁴⁶ Muralhas, I, pp. 85, 188.

Uma ementa de 1299, dos bens que o rei tinha em Lisboa, menciona:

- Dois edifícios (“*palacia*”) com galeões, que eram galés pequenas:⁴⁷ “(...) *Item habet iby duo palacia in quibus possiat galyones (...)*”;
- A Rua Nova, que confronta de uma parte com galés a ocidente e de outra parte com galés a oriente: “(...) *Rua noua que continet sse de una parte cum galeys contra occidentem et de allija parte cum galeijs contra orientem (...)*”;
- 13 taracenas na Ribeira (“*Riparium*”), nas quais estavam 12 galés: “(...) *Item habet dominus rrex xij taracenas cum xij. galeijs apud Riparium (...)*”.⁴⁸

Os dois edifícios com galeões estavam na freguesia de Santo Estêvão (“*colacione Santi Stephani*”),⁴⁹ em Alfama; serão as mais antigas taracenas de Lisboa. As galés do lado oriental da rua Nova, na freguesia da Madalena, são as taracenas mencionadas na doação de 1237 (“*palacium nauigiorum regis*”); estariam perto do antigo largo do Pelourinho, que ocupava a área de quase todo o primeiro quarteirão do lado oriental da actual rua dos Fanqueiros e de parte do troço da rua do Comércio que lhe fica contíguo ao norte.⁵⁰ Estas e as da freguesia de Santo Estêvão não voltarão a estar documentadas. As galés do lado ocidental da rua Nova, na freguesia de São Julião (“*in collatione sancti Juliani*”), são as Casas das Galés, a que se refere o contrato de 1294, e as 13 taracenas na Ribeira. A partir daqui só estas estão documentadas, e Fernão Lopes⁵¹ sugere que no reinado de D. João I eram as únicas taracenas de Lisboa: “(...) *o Mestre veyose a caualo muyto depressa à Ribeira (...) e entrou pela porta da Tercena*”.

O contrato de 1294 diz que o muro, para ocidente, seria construído até às Casas das Galés, mas diz também que seria até às casas do rei na Rua Nova (“*dela Torre da mha [minha] escriuanyia atáá as mhas Casas da Rua noua*”). E menciona a ponte de Galonha (“*e deuo derribar da mha Casa que sta a par da ponte de Galonha tanta que fique a rrua doyto braças*”).⁵² A ponte de Galonha ou de Morraz, de madeira, sobre o esteiro do Tejo, ficaria perto do cruzamento das actuais Ruas do Ouro e S. Julião, e ligava a Rua Nova, a oriente, à Rua de Morraz, a ocidente.⁵³ A Rua de Morraz, que corresponde aproximadamente à parte ocidental da actual Rua de S. Julião, chamou-se mais tarde Rua da Calcetaria, e é com este nome que aparece na Planta de João Nunes Tinoco, de 1650.

⁴⁷ Auguste Jal, *Archéologie Navale*, tomo I, Paris, 1840, p. 454.

⁴⁸ *Documentos para a história da cidade de Lisboa. Cabido da Sé. Sumários de Lousada. Apontamentos dos Brandões. Livro dos bens próprios dos Reis e Rainhas*, Câmara Municipal de Lisboa, 1954, pp. 333, 351-352; D. P., supl. I, pp. 275-276; Muralhas, II, p. 24.

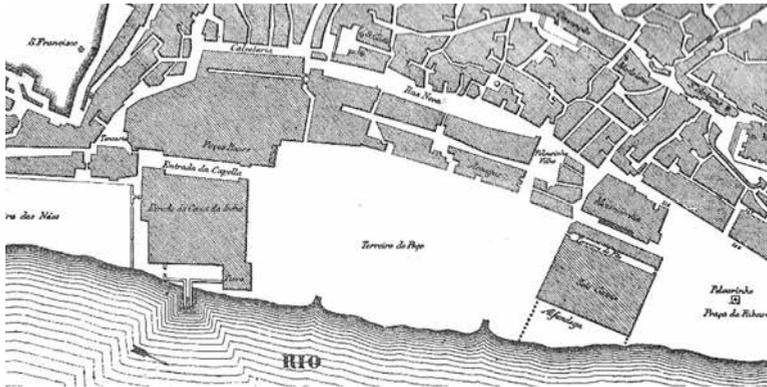
⁴⁹ *Documentos para a história da cidade de Lisboa (...)* *Livro dos bens próprios dos Reis e Rainhas*, p. 333; Muralhas, II, p. 35.

⁵⁰ Muralhas, II, pp. 25, 35; *Dispersos de Augusto Vieira da Silva*, vol. I, 2ª ed., Câmara Municipal de Lisboa, 1968, p. 10.

⁵¹ *Crónica de D. João I*, Cap. 139.

⁵² D.P. supl I, p. 18.

⁵³ Ao esteiro que passava por baixo da ponte um documento de 1295 chama rio de Morraz. Mas já estava entulhado e as embarcações não podiam passar para norte (Muralhas, I, p. 13; Muralhas II, p. 8).



Na Planta, a Rua Nova desenvolve-se entre a Rua da Calçetaria e o Pelourinho Velho.

A Rua de Morraz ligava-se para ocidente com o morro de S. Francisco e constituía o limite norte das taracenas, como se indica em várias confrontações. O muro previsto no contrato de 1294 iria só até às casas do rei na Rua Nova, porque se ligaria, certamente, a outro muro, o das taracenas (Casas das Galés). Este “*muro das taracenas*” é também mencionado em várias confrontações: sobrado na Judiaria Nova, que parte com “*casas da taracena*” ao levante e ao poente, a norte casas na rua de Morraz, a sul rua pública e “*o muro da taracena*” (1327).⁵⁴ Não tem razão Hélder Carita⁵⁵ ao afirmar que a muralha de D. Dinis se estendia até ao monte de São Francisco. Terminava no muro da taracena. Este é que ia para ocidente, na direcção do monte, não se sabe até onde. Carlos Guardado da Silva⁵⁶ vai mais longe, sustentando que a muralha de D. Dinis seguia pela base do monte de São Francisco, até ao sítio do actual largo do Corpo Santo.

No limite norte das taracenas estava também a Judiaria Nova, ou Pequena, chamada das Taracenas ou de “*apar das Taracenas*”. Nas confrontações de muitas casas da Rua de Morraz, estas partiam pelo sul “*com casas em que moram judeus na rua das taracenas*”, ou “*com casas da judaria das taracenas*”. A Judiaria Nova seria uma simples rua, ladeada de casas, no sítio hoje ocupado pelo edifício do Banco de Portugal e a igreja de S. Julião, mas, como as outras judarias, era fechada com portas, de que se encontra menção de três.⁵⁷ Os judeus de Lisboa eram obrigados a trabalhar nas taracenas pelo menos desde o reinado de D. Sancho II (1223-1248).⁵⁸ O âmbito desses trabalhos está definido numa carta régia de 1371 que os isenta de “*serujr em essas taracenas em meter gallees nem pera fazer couas [covas] nem carretar remos nem armas do meu almazem nem bizcoutho nem*

⁵⁴ *Chancelarias portuguesas. D. Afonso IV*, vol. I (1325-1336), org. A. H. Oliveira Marques, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, INIC, 1990, p. 115.

⁵⁵ *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*, Lisboa, Livros Horizonte, 1999, pp. 30, 34.

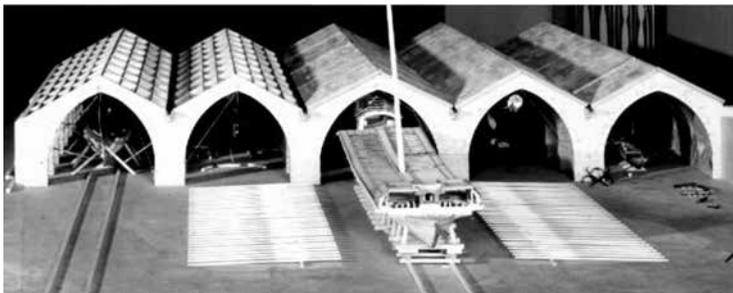
⁵⁶ *Op. cit.*, p. 175.

⁵⁷ Muralhas, II, pp. 5, 6, 19.

⁵⁸ D. P. I, pp. 46-48.

outros aparelhos pera essas gallees nem pera as naaos".⁵⁹ Mas em 1373 continua a falar-se na Judiaria Nova: "*casas na judiaria nova, que partem ao avrego [sul] com taracenas, e aguião [norte] com casas da parte de Morraz*".⁶⁰ E os judeus lá continuaram até finais do séc. XV. Em 1488 não havia galés, mas sim albetçoas, navios também de remo. Os remadores deviam ajudar "*a meter Remos e todallas outras cousas dellas (...) tiramdo o mesmo casco das albetçoas, ou tirar ou meter bombardas grandes nellas, que os Judeus sam obrigados de fazer*", mas a comuna dos judeus costumava pagar a outros, pescadores ou mareantes, para fazerem esse serviço.⁶¹

A sul da Rua de Morraz formava "*a praia uma reentrância ou enseada, na qual D. Dinis, e depois D. Afonso IV, tinham as suas galés nas tercenas*", diz A. Vieira da Silva.⁶² "*Na pequena enseada que formava o rio Tejo na foz do regueirão que vinha do norte, protegida dos ventos da barra pelo escarpado do monte de S. Francisco, tinham os nossos primeiros reis escolhido o porto para abrigo das suas galés*".⁶³ Aqui o ilustre autor não tem razão. Uma galé pode ter mais de 50 metros de comprimento⁶⁴ e, entre a taracena e o rio, precisa de outros 50 ou mais metros de praia para aí ser aparelhada com mastros, velas, remos, armas, etc.⁶⁵ Depois, no rio, deve ter uma área significativa para poder manobrar. E eram 13 as taracenas, cada uma com a largura aproximada de 10 metros. Este espaço não existia na foz do regueirão (esteiro) a sul da Rua de Morraz.



Maqueta das 5 atarazanas de Valencia no séc. XV.⁶⁶

⁵⁹ D. P., supl. I, p. 287.

⁶⁰ Muralhas, II, p. 13.

⁶¹ «Regimento dos patrões e juízes das albetçoas», *Livro das posturas antigas*, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, pp.169 e ss.

⁶² Muralhas, I, p. 33.

⁶³ Muralhas, II, p. 24.

⁶⁴ Frederic C. Lane, «Tonngages, medieval and modern», *The Economic History Review*, 2ª série, vol. XVII, nº 2, 1964, p. 231.

⁶⁵ Andrés Dias Borrás e Rafael Carriena Balaguer, *op. cit.*, pp. 136, 139.

⁶⁶ Éfren Vázquez González, *Las atarazanas de la villa del Grao*, 2011, citando Gemma Maria Contreras Zamorano, *Las atarazanas del Grao de la mar*, València, Ayuntamiento de València, 2002, pp. 191 e ss. (<http://mupart.uv.es/ajax/file/oid/215/fid/507/trabajo%20final%20atarazanas.pdf>, consultado em 6.1.2013).

As galés terão saído sempre directamente para o rio, a sul. O limite norte do recinto das taracenas estendia-se, para ocidente, ao longo da Rua de Morraz; para oriente, até às imediações da ermida de Santa Maria de Oliveira, a sul desta e também a sul da Rua Nova. O “*muro das taracenas*” não podia atravessar a Rua Nova. A ermida estaria perto do sítio actual, no lado norte da Rua de S. Julião, entre as Ruas do Ouro e Augusta.⁶⁷



Mapa Google⁶⁸

Aproximadamente, a Rua de Morraz corresponde à parte da actual Rua de S. Julião que está a ocidente do cruzamento com a Rua do Ouro (Áurea). A Rua Nova ia em diagonal desde as imediações do cruzamento das actuais Ruas do Ouro (Áurea) e de S. Julião até ao cruzamento das Ruas do Comércio e dos Fanqueiros.⁶⁹

A Judiaria Nova aparece em várias confrontações a sul da Rua de Morraz mas prolongava-se para o lado da Rua Nova. Em 1321, é designada “*judaria da rua Nova apar das taracenas*”.⁷⁰ Em 1326, sótão e sobrado na Rua Nova, que partem ao levante e ao poente com casas do rei, a norte rua pública, a sul “*as mhas [minhas] taracenas*”. Sótão e sobrado “*na judaria nova que he a par da mha taracena*”, partem ao levante com Rua Nova, ao poente “*o logo que chaman Morraz*”, a norte a porta nova da Judiaria, a sul “*o muro da mha taracena*” (1327).⁷¹ Casas na Rua Nova, “*Ante a ffonte*”, que partem a levante e a poente com casas do rei, a norte rua pública, a sul “*as mhas taracenas*” (1339).⁷² Esta fonte

⁶⁷ Muralhas, I, p. 103 e estampa I; Muralhas, II, p. 27.

⁶⁸ <https://maps.google.pt>.

⁶⁹ Muralhas I, p. 132.

⁷⁰ Maria José Ferro Tavares, «O impacto do édito da expulsão dos judeus em Lisboa», *I Colóquio temático. O município de Lisboa e a dinâmica urbana (séculos XVI-XIX)*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1995, p. 254.

⁷¹ *Chancelaria D. Afonso IV*, vol. I, pp. 82, 114.

⁷² *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, vol. II (1336-1340), org. A. H. Oliveira Marques, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, INIC, 1992, p. 302.

pública ou chafariz estava junto à ermida de Santa Maria da Oliveira.⁷³ Era nas imediações da ermida o limite oriental das taracenas, e assim continuou. Casas na Rua Nova que partem com as taracenas e rua do beco que vai para as taracenas (1365);⁷⁴ “*lojas na rua nova à porta das taracenas*” (1373). A muralha de D. Dinis tinha o Arco dos Pregos, por vezes chamado Porta da Herva, na zona da actual Rua Augusta, entre as Ruas do Comércio e S. Julião: “*casa na freguezia de S. Gião detraz da rua nova, onde lavram os tanoeiros, onde chamam a porta da herva, apar das taracenas; a aguião [norte] o muro das minhas [do rei] casas da rua nova, a avrego [sul] o campo do concelho*” (1344).⁷⁵

O rei D. Fernando aumentou a área das taracenas para norte, derrubando a rua da judiaria ou das taracenas, e, diz numa carta de 10.6.1370, mandou abrir uma rua “*a par da judiaria velha*”, porque “*a comuna dos judeus desa cidade me enujarom dizer que eu mandey de Ribar a rrua das taracenas em que os judeus moravam pera acrescentar as casas das dictas taracenas em que stam as mjinhas gallees, em a qual rua dizem que moram muitos judeus e judias, e que ora não teem em que morar*”.⁷⁶ Mas, entenda-se, esta é a zona norte do recinto das taracenas, porque elas prolongavam-se, e sempre se prolongaram, para sul até ao rio. As galés devem estar o mais perto possível do rio para mais rapidamente se poderem opor a uma armada agressora que entre pela foz do Tejo.

A zona sul do recinto das taracenas estava no campo da Oira ou do Ouro. Em 1329 o rei D. Afonso IV celebrou um contrato com o concelho de Lisboa, nos termos do qual lhe doava um campo para secar o pescado, e recebia um campo na Oira (“*campo que esta a cabo dooyra*”), onde até então o secavam; neste campo da Oira poderia o concelho construir casas, mas deveria abrir ruas bem largas, e deixar grande espaço entre as casas e as taracenas, e também entre as casas e o mar: “*(...) que sseiam as Ruas bem espaçosas que possam as gentes per elas andar e caudalgar ssen embargo e que leixem grande espaço antre as casas e as taracenas outrossy fazede que leixem contra o mar espaço tam grande per que possam andar as gentes e ffolgar (...)*”.⁷⁷ O concelho confirmou o escambo em 1352, pelo qual dava um campo na Oira (“*no logo que chamam a Oira*”), onde o rei D. Afonso IV “*soe de teer suas Galéés*”, para aí “*ffazer Taracena pera starem quatro Galéés*”, outro campo onde estão as casas em que se guarda a madeira do rei, “*juntas com o muro das Taracenas*”, e mais uma casa contra o mar, feita pelo almoxarife das taracenas para ter madeira.⁷⁸ Trata-se de um alargamento da área das taracenas, que estavam no lugar chamado Oira, onde o rei “*soe de teer suas Galéés*”. Agora o concelho dava ao rei um “*campo que esta a cabo*

⁷³ Muralhas, I, p. 103.

⁷⁴ D. P., supl. I, pp. 389, 400.

⁷⁵ Muralhas, I, pp. 65-66, 89, estampa I.

⁷⁶ D. P. supl. I, p. 405.

⁷⁷ D. P., supl. I, pp. 28-29. José de Vasconcellos e Menezes («Tercenas de Lisboa II», *Lisboa. Revista municipal*, ano XLVIII, 2ª série, nº 17, 1986, p. 4) notou, bem, que Eduardo Freire de Oliveira (*Elementos para a história do município de Lisboa*, 1ª Parte, Tomo I, Lisboa, Typographia Universal, 1882, p. 99) e Vieira da Silva (*Muralhas*, II, p. 66) leram no documento «campo à Porta da Oira», em vez de «campo a cabo d'oira». A Porta da Oira não é aqui mencionada. O mesmo lapso em Júlio de Castilho (*A Ribeira de Lisboa (...)*, vol. IV, 4ª ed., Câmara Municipal de Lisboa, 1981, p. 54).

⁷⁸ D. P., supl. I, p. 32.

dooyra”, isto é, no fim do lugar chamado Oira, para ocidente, onde seria construída uma taracena para quatro galés.⁷⁹

Em 1305 está documentado o cais da Oira. Nesse ano o rei D. Dinis doou a Abril Eanes, “*guarda do meu porto de lixbõa*”, um chão sobre a travanca de pedra “*do Cays da oira de lixbõa que eu hy mandei fazer*”, para construir casas de morada.⁸⁰ Havia também a Porta da Oira ou do Ouro, que Fr. Manuel da Esperança⁸¹ afirma estar documentada em 1318: nesse ano o Convento de S. Francisco de Lisboa cedeu a 15 tanoeiros, que se queriam arruar com suas tendas e casas, um campo “*na ribeira do Tejo ao pee da barroca, alem da porta da Oira*”. Esta zona, junto à barroca do morro de S. Francisco, é na parte ocidental da futura Rua da Tanoaria, actual Rua do Arsenal. Fernão Lopes⁸² descreve uma solene procissão real, que partiu da Sé, e “*levaram o estandarte das armas ditas de Portugal, e chegaram com ele até à porta Douro, que é junto à ribeira da água, e foi ali entregue a Gonçalo Rodrigues, e posto na maior galé de todas, que chamavam a Real*”. Fr. Manuel da Esperança afirma também que houve duas portas com o mesmo nome; a primitiva “*estava no muro velho, que fez o rei D. Dinis naquella banda do rio, em cujo lugar se abriu outra de novo, chamada ‘arco do ouro’ pelo estilo presente*”. Este “*muro velho, que fez o rei D. Dinis*”, não é a muralha de D. Dinis, que está mais a oriente, desde a Torre da Escrivaninha até às Casas das Galés (taracenas). No escambo de 1352, o concelho deu ao rei um campo na Oira onde estão as casas em que se guarda a madeira do rei, “*juntas com o muro das Taracenas*”. Este muro das taracenas também não faz parte da muralha de D. Dinis, nem da muralha de D. Fernando, que foi construída mais tarde, desde 1373 até pouco depois de 1375. O recinto das taracenas devia estar todo murado, excepto do lado do rio, por onde as galés entravam e saíam. Seria neste muro, perto do rio, que se abria a Porta da Oira.

A Porta da Oira estaria nas imediações da porta principal do futuro Arsenal da Marinha. Vieira da Silva sugeriu três localizações possíveis: 1) no sítio da porta do Arsenal; 2) um pouco a nordeste da porta, na actual Praça do Município; 3) um pouco a poente da porta e recuada relativamente à fachada do Arsenal. Numa pequena parte da actual Praça do Município houve um largo triangular, chamado “*praça da Porta de Oira*” num Tombo de 1573 e “*Tanoaria*” na Planta de Tinoco (1650).⁸³ A Porta da Oira, na vista *Olissipo*, de J. Braunio, da segunda metade do séc. XVI, é designada com o nº 63 (“*Porta Auri*”). Mas em 1551, Cristóvão Rodrigues de Oliveira⁸⁴ indica a “*Porta d’oura*” na freguesia de S. Julião, e a “*Porta d’oura por fora*” na freguesia dos Mártires. E a “*Porta Auri*” de Braunio é a “*Porta d’oura por fora*” de Cristóvão Rodrigues de Oliveira.

⁷⁹ Muralhas, II, pp. 66-67. Vasconcellos e Menezes («Tercenas de Lisboa», *Lisboa. Revista municipal*, nº 16, 1986, p. 15), sem fundamentar, afirma que o sítio da Oira ocupava aproximadamente o espaço desde a actual Rua do Ouro até ao extremo ocidental da Praça do Município; o sítio, não as tercenas, porque estas, embora instaladas no sítio da Oira, não ultrapassariam para ocidente o alinhamento da actual fachada da Câmara Municipal.

⁸⁰ D. P. I, p. 24.

⁸¹ *História Seráfica da Ordem dos Frades Menores de S. Francisco na Província de Portugal*, Primeira Parte (...), vol. 1, Em Lisboa: na oficina Craesbeeckiana, 1656, p. 187.

⁸² *Crónica de D. João I*, Cap. 112.

⁸³ Muralhas, II, p. 58.

⁸⁴ *Lisboa em 1551. Sumário*, Lisboa, Livros Horizonte, 1987, pp. 24, 28.



Vista *Olissipo*, de J. Braunio, c. 1593.

A área aqui representada, depois da construção dos Paços da Ribeira, já é completamente diferente. Legenda: Paços da Ribeira (2), Casa da Índia Velha (7), Casa da Índia Nova (8), Armazém das Armas (9), Porta dos Corte Reais (62), Porta dos Cobertos (62 *), “*Porta Auri*” (63), “*Porta que dicitur do almazém*” (64), “*Porta que dicitur arco dos paços*” (65), “*Porta que dicitur postigo da moeda*” (66), “*Porta que dicitur arco dos pregos*” (67), “*Sac. S. Thome*” (119), “*Porta que dicitur do Corpo Santo*” (161). Vê-se construção naval a sul e ocidente da Porta do Ouro, onde estariam já as taracenas acrescentadas por D. Afonso IV.

As taracenas tinham pelo menos três torres. Uma estava a meio do muro na Rua das Taracenas: em 1328 o rei aforou um sobrado nesta rua, “*o qual sobrado he soo a torre que esta em meyo das dictas taracenas*”, e confronta a norte com “*as mhas [do rei] casas da Rua de morraz*” e a sul com “*as tareçenas hu seem as mhas galéés*”. Esta seria a chamada Torre das Pombas.⁸⁵ Outra estava na Rua Nova perto da ermida da Oliveira. Em 1357, umas casas na Rua Nova partem com uma torre das taracenas.⁸⁶ Em 1389, “*na rua nova, apar de Sta Maria da Oliveira, duas casas de quatro portaes, ambas juntas*”, que partem a norte com rua pública, a sul com as taracenas, “*e teem uma torre das ditas taracenas*”.⁸⁷ Casas do rei na Rua Nova “*a par de santa maria de oliveira da parte do mar com hua torre das taracenas*” (1394).⁸⁸ Esta torre será a que passou a ser também chamada torre das Casas da Moeda: tenda “*da ferraria acostada ao muro e torre das casas da moeda, que parte com o cano que sae das privadas para a ribeira, e por diante com caminho da dita ribeira que vae para as taracenas*” (1473).⁸⁹ A Rua da Ferraria ficava quase paralela à Rua Nova, para

⁸⁵ D. P. I, p. 49; Muralhas, II, p. 22.

⁸⁶ D. P., supl. I, p. 396.

⁸⁷ D. P., supl. I, p. 435.

⁸⁸ D. P., supl. I, p. 440.

⁸⁹ Muralhas, I, p. 121; Muralhas, II, p. 14.

o lado do rio. As privadas do concelho estariam perto, para oriente, do cruzamento das actuais Ruas do Ouro e Comércio.⁹⁰ Esta Casa da Moeda parece que foi instalada no reinado de D. João I, perto da porta da Judiaria Nova que ficava no topo oriental da Rua das Taracenas: “casas que estão na judaria nova, à entrada da dita judaria, como entram pela porta d’apar da nossa casa da moeda” (1435);⁹¹ casas do rei “em frente da Rua noua no canto da Rua de morraz”, partem com outras casas do rei “que som no canto da porta per hu entram a Judaria noua a porta da moeda”, e com outras casas e com a Rua de Morraz (1436);⁹² “duas casas, umas junto com as outras, na rua nova em direito de Santa Maria da Oliveira da parte do mar; as casas que teem a torre partem com casas; e as outras casas, que são junto com ellas, descontra o mar, partem aabates com as taracenas, e com o rego das privadas do concelho, e da outra parte [do norte] com a dita rua nova” (1458).⁹³ No reinado de D. João II havia uma torre “junto das casas em que fazem as bombardas”, na actual Praça do Município.⁹⁴ A Porta da Oua também tinha duas torres. Uma postura de 1430 determina que ninguém lance esterco “antre as torres da porta doura”.⁹⁵ D. João II mandou demoli-las, mas a ordem não foi cumprida, ou havia mais torres: “torre de Diogo Vieira que está á dita porta d’oura” (1516); “torre da porta d’oura, onde estava o carvão” (1518).⁹⁶

Afirma Vieira da Silva que à frente das taracenas estava a muralha fernandina. Também Carlos Guardado da Silva⁹⁷ e Carlos Caetano:⁹⁸ localizavam-se na Baixa, entre a muralha de D. Dinis e a de D. Fernando, onde depois se edificou o complexo manuelino do Paço da Ribeira e suas dependências. Vasconcellos e Menezes⁹⁹ tem a mesma opinião, mas acrescenta que haveria uma porta para as galés saírem, talvez a Porta da Oua. Estas afirmações não têm fundamento. Se houvesse uma muralha do lado do rio, as galés não poderiam sair, porque uma galé com cerca de 50 metros de comprimento não entra ou sai por uma simples porta.

Na “daraçana” (atarazana) de Valencia, onde só estavam 5 galés, a fachada que dava para o mar tinha uma parede feita com estacas de madeira, até 1414, e nesse ano substituída por um “muro de terra”.¹⁰⁰ Na parede só havia uma porta, para a entrada de materiais e mercadorias, mas que não permitia a passagem de uma galé; cada vez que as galés entravam ou saíam, derrubava-se parcialmente a parede.¹⁰¹ As “drassanes” (ataraza-

⁹⁰ Muralhas, I, estampa I; Muralhas, II, p. 115.

⁹¹ Muralhas, II, p. 21.

⁹² *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, tomo 2 (1435-1438), org. João José Alves Dias, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1998, p. 349.

⁹³ Muralhas, I, p. 121.

⁹⁴ Muralhas, II, p. 80.

⁹⁵ *Livro das posturas antigas*, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Câmara Municipal de Lisboa, 1974, p. 5.

⁹⁶ Muralhas, II, p. 82.

⁹⁷ *op. cit.*, p. 181.

⁹⁸ *A ribeira de Lisboa na época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII)*, Lisboa, Pandora, 2004, p. 38.

⁹⁹ «Tercenas de Lisboa», *Lisboa. Revista municipal*, nº 17, 1986, p. 11.

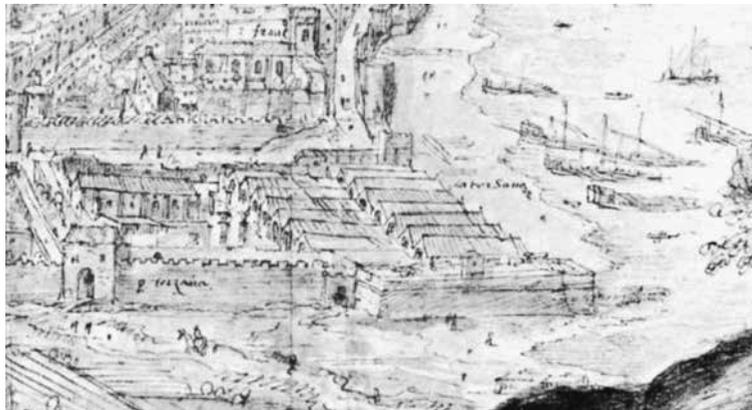
¹⁰⁰ Jacqueline Guiral-Hadziiossif, *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle: 1410-1525*, Paris, Sorbonne, 1986, p. 163.

¹⁰¹ Andrés Dias Borrás e Rafael Cariñena Balaguer, *op. cit.*, pp. 135-136.

nas) de Barcelona formavam um vasto recinto rectangular fechado por todos os lados, excepto pelo lado do mar.¹⁰²



Atarazanas de Barcelona na actualidade.¹⁰³



Vista de Barcelona, 1563, do flamengo Anton Van den Wyngaerde.¹⁰⁴

¹⁰² Antoni Riera i Melis, «Les Drassanes Reials de Barcelona a la baixa edat mitjana», *Drassana: revista del Museu Marítim*, nº 3, Barcelona, 1995, p. 5; Josefa Mutgé Vives, *op. cit.*, p. 183.

¹⁰³ Nicolás Markuerkiaga, *Las reials drassanes de Barcelona*, 2006, pp. 2, 17 (<http://cch.cat/pdf/drassanes2.pdf>).

¹⁰⁴ El País, Cataluñaña (http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/03/01/catalunya/1330639020_299848.html).

Vê-se bem no primeiro plano o recinto das taracenas, com muralhas e torres, excepto na fachada virada ao mar, e à sua frente galés varadas na praia. Mais atrás as muralhas e a linha de costa da cidade. As taracenas de Lisboa não seriam muito diferentes.

A manobra de armar e lançar à água as galés era complexa e morosa. Em 1384, quando o rei de Castela veio cercar Lisboa, o Mestre de Avis mandou armar as galés de Lisboa e confiou essa missão ao arcebispo de Braga, o qual “*começou logo de as mandar poer nos vasos, e deitar à água, e tal aficamento e tantas gentes fazia juntar a este trabalho, que as mais delas foram deitadas às mãos na água, sem cabrestante*”; e o arcebispo “*tal aguça poz em as armar, que em breves dias foram armadas doze galés ()*”.¹⁰⁵ A palavra “*vasos*” surge com o significado de estruturas utilizadas para lançar navios ao mar num estatuto de Marselha, em meados do séc. XIII.¹⁰⁶

Vieira da Silva conseguiu localizar quase toda a muralha fernandina. Quase toda. A única parte que lhe falta é a que está nas proximidades das taracenas. O lanço oriental da muralha, “*sobre que não há dúvidas*”, termina na actual Rua Augusta; e o lanço ocidental, no Postigo dos Mártires ou Arco das Fontainhas, na parte ocidental da actual Rua do Arsenal.¹⁰⁷ E presume que o traçado da muralha uniria estas duas extremidades.

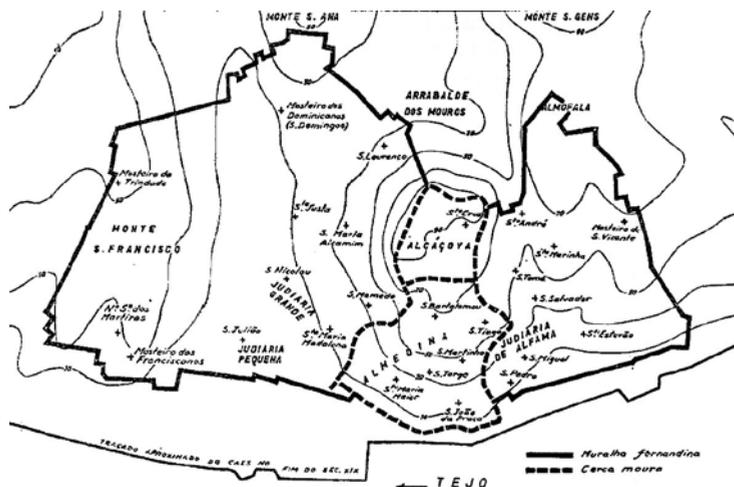
Esta presunção é incorrecta. As taracenas, que constituíam a principal base naval do reino, onde se guardavam os navios de guerra (as galés), estavam fortificadas, com muros. Em 1294, o rei D. Dinis mandou construir um muro desde a Torre da Escrivaninha até às Casas das Galés (taracenas), porque a cidade não estava nessa zona defendida do lado do mar. A cidade tinha a cerca moura, da qual fazia parte a Torre da Escrivaninha, e crescera depois para ocidente, sem qualquer muro. Era aqui, a ocidente da cidade, que estavam as taracenas. Uma armada agressora que entrasse pela foz do Tejo, em direcção à cidade, chegaria primeiro a elas, e só mais adiante à cerca moura. Não poderiam deixar de estar fortificadas, com muros, no sentido norte-sul, e este “*muro das taracenas*” é mencionado em várias confrontações. Portanto, a muralha fernandina, construída a partir de 1373, não iria atravessar o recinto das taracenas: terminava num dos muros, para ser retomada no outro muro. E o recinto das taracenas prolongava-se até ao rio, para as galés poderem sair mais rapidamente em situações de emergência. No séc. XV, prolongava-se para sul da muralha fernandina, e entre ele e o açougue de peixe não havia qualquer construção. Uma postura da câmara de Lisboa, de 1435, determina que não talhem o pescado de cutelo no açougue, e lancem as tripas e escamas na Ribeira, “*des o caaes por dyante atee a terçena*”. Outra postura, sem data, proíbe que alguém tenha lenha ou madeira “*na rribeira, do açougue ataa terecena*”.¹⁰⁸

¹⁰⁵ Fernão Lopes, *Crónica de D. João I, Cap. 111*.

¹⁰⁶ Statut de Marseille de 1253 a 1255, Cap. XLV, «De vasis navium a communi habendis», in Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, tomo IV, Paris, Imprimerie Royale, 1837, p. 261.

¹⁰⁷ Augusto Vieira da Silva, *A cerca fernandina de Lisboa*, vol. II., Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1949, p. 38; Muralhas, I, Estampa I. O Arco das Fontainhas estava perto do Corpo Santo (Júlio de Castilho, *Lisboa Antiga. Bairros Orientais*, vol. VIII, 2ª ed., Câmara Municipal de Lisboa, 1937, p. 197).

¹⁰⁸ *Livro das posturas antigas*, pp. 10, 75.



Cerca moura e muralha fernandina.¹⁰⁹

A muralha fernandina aqui representada está incorrecta: o traçado a sul, na zona das taracenas, onde se lê “*Judiaria Pequena*”, não foi localizado e Vieira da Silva considero-o apenas conjectural.

O recinto das taracenas tinha padaria, curral, armazéns com material para abastecer as galés e espaço para secagem de enxárcias e velas; em 1329, sótão e sobrado “*na Rua de Morraz a par da ponte de galonha*”, que partem ao levante e ao poente com casas do rei, a norte rua pública, a sul “*casas minhas [do rei] da padaria das taracenas*”.¹¹⁰ Na segunda metade do séc. XV, também umas “*casas em que se fazem as bombardas*”: “*tenda [de ferreiros] das novas das que mandou [o rei] fazer à custa das tercenas contra o mar, a qual tenda parte de uma parte com a torre das casas em que fazem as bombardas, e por detrás com o curral das ditas tercenas, e por diante com rua pública que vai do postigo d’oura para a porta da ribeira*” (1485).¹¹¹

Após a conquista de Ceuta, em 1415, o rei criou as Casas de Ceuta para guardarem materiais e abastecimentos. Durante algum tempo estiveram na rua da Ferraria (“*na Ferraria honde ssoya destar o curral dos bois*”), fora das taracenas, em casas da câmara, mas esta pediu a sua devolução em 1439: se o rei tiver necessidade de alugar mantimentos e coisas para Ceuta, “*vos deve abastar as vossas taracenas que estão vazias*”.¹¹² E terão passado efectivamente para dentro. Em 1449 o rei doou ao infante D. Henrique duas casas nas taracenas junto das Casas de Ceuta: “*as duas casas das nosas tarçenas da cidade de lixboa que a em anbas duas naues que estão Junto com as casas de çepta (...)*”.¹¹³ Seriam também

¹⁰⁹ Maria Teresa Campos Rodrigues, *Aspectos da administração municipal de Lisboa no século XV*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1968, p. 21.

¹¹⁰ *Chancelaria D. Afonso IV*, vol. I, p. 184.

¹¹¹ Muralhas, I, p. 124.

¹¹² Pedro de Azevedo, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, tomo I, Academia das Ciências de Lisboa, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915, p. 115.

¹¹³ Pedro de Azevedo, *op. cit.*, tomo I, p. 349; D. P. I, p. 463.

aqui as casas do Desembargo de Ceuta, documentadas em 1450: casas do rei “*na Rua do Saco*”, onde lavram os tanoeiros, que partem a ocidente e a oriente com casas do rei, “*e por de tras partem com outras nosas cassas que estam na Rua Nova (...) e por diante partem com dita Rua publica as quaaes cassas estam em frente das casas do dessenbargo da nossa cidade de Cepta (...)*”.¹¹⁴ Em 1471 o rei cedeu a Fernão Gomes, enquanto durasse o seu contrato da Guiné, uma “*nave das cassas das nossas tarecenas (...) que estaa amtre as dictas tarecenas E o celleiro da nossa cidade de cepta, que ora estaa descuberta (...) com comdiçom que elle a cubra de telhado e corregimento que ouver meester (...)*”.¹¹⁵ As Casas de Ceuta ficavam na rua da Ferraria, do lado sul. Do lado norte da mesma rua, ou ao fundo dela, ficavam as casas “*onde se recolhem os mantimentos da Mina e Guiné*”.¹¹⁶ As tendas dos ferreiros faziam fumo e pó, que causava dano “*às nosas Casas da Guiné*”, pelo que D. João II determinou, em 1483, que as “*ditas tendas se tirassem d’ahi onde ora estão e se fizessem em algum outro lugar ahi, perto d’essas taracenas, porque aquelle lugar queremos que fique limpo e despejado para não fazer nojo nenhum à dita casa da Guiné*”.

Para dentro das taracenas passou também o armazém que estava perto do Terreiro do Trigo. Em 1474 o rei emprazou a Fernão Gil e Rui de Sequeira duas casas do seu armazém na cidade de Lisboa, “*por quanto elle manda mudar o dito almazem para as casas que mandou fazer nas suas tereçenas, as quaaes sam a logea em que estava escprevaninha E a outra logea escura em que estava a polvora (...)*”.¹¹⁷ O rei D. Manuel construiu depois uns “*almazens das armas*”. Em 1498 estes armazéns ficavam muito próximo da Judiaria Nova; havia uma loja “*na rua que se chamava judaria nova pequena, junto com a porta da dita judaria que está a frente da rua que vae para a calçada de S. Francisco, que partia com a armeira [armaria], e com rua publica da dita judaria pequena*”.¹¹⁸ Eram separados da rua por um muro: “*as paredes dos armazéns eram as que iam da Calceteria para a Tanoaria*”.¹¹⁹ A Rua da Calceteria (Morraz) prolongava-se para ocidente até à Barroca ou actual calçada de S. Francisco. Houve duas ruas com o nome de Tanoaria, a primeira das quais ligava a calçada de S. Francisco à Porta da Oura: “*na tanoaria, na rua que vae da calçada de S. Francisco para a porta d’Oura*” (1456).¹²⁰ Seria este o muro que fechava do lado ocidental o recinto das taracenas, ao longo da Rua da Tanoaria.¹²¹

Mais difícil é localizar o muro no lado oriental. Começaria nas imediações da ermida da Oliveira, mas a sul da rua Nova, o que na planta actual corresponde a algarues no quarteirão compreendido entre as Ruas do Ouro, Augusta, do Comércio e de S. Julião, seguindo depois para sul. Dentro das taracenas, as Casas de Ceuta. De fora, mas muito perto, um curral do concelho que estava do lado sul da Rua da Ferraria: casas

¹¹⁴ Pedro de Azevedo, *op. cit.*, tomo I, pp. 593-594. A Rua do Saco era um beco sem saída, na Rua da Ferraria, perto da ermida da Oliveira e do Arco dos Pregos; chamou-se também Rua do Saco da Ferraria ao Arco dos Pregos (Muralhas, I, pp. 121-123).

¹¹⁵ D.P. III, pp. 90-91.

¹¹⁶ Muralhas, I, p. 123.

¹¹⁷ D. P. III, pp. 140-142.

¹¹⁸ Muralhas, II, p. 29.

¹¹⁹ Muralhas, II, p. 30; Freire de Oliveira, *Elementos*, tomo X, p. 114.

¹²⁰ Muralhas, II, p. 58.

¹²¹ Muralhas, II, pp. 29, 73.

“acerca da ribeira, no beco do curral dos bois, apar das nossas taracenas” (1383).¹²² Quando a muralha fernandina foi construída, em 1373-1375, as muralhas da taracena que ficavam para norte dela deixaram de ser necessárias.

A construção do Palácio Real ou Paço da Ribeira, iniciada em 1500, veio alterar a fisionomia da zona. Entretanto, na segunda metade do séc. XV a palavra “taracena” foi mudando de significado, passando primeiro a designar um armazém onde se guardava ou fabricava artilharia, e depois todo e qualquer armazém: de armas, madeiras, carvão, trigo, etc. As tercenas de Évora já existiam em 1482.¹²³ O rei D. João II, em 1488, “para reparo e alçamento das ditas artilharias, na Comarca da Beira mandou novamente fazer a taracena da vila de Pinhel, em que as ditas cousas estavam em depósito e abastança”.¹²⁴ Em 1563, “as minhas ataracenas d’esta cidade de Lisboa em que se recolhe o carvão (...)”.¹²⁵ Em 1608, “as grandes fábricas que alguns particulares têm feito para recolher este trigo, como se vê nas capazes taracenas da Pampulha e Corpo Santo, porque não sei cidade, das que hoje há, a que não bastassem para seu celeiro só umas taracenas destas, de que Lisboa tantas tem”.¹²⁶

5.2. AS TARACENAS DE TAVIRA, SETÚBAL, PORTO E FARO

Tavira foi na época muçulmana uma base de corsários que empregavam navios de remo, como Ubayd Alláh, senhor da povoação à volta de 1151.¹²⁷ Continuou depois a ser uma base de corsários: em 1332 o rei emprazou a um deles, Afonso Garcia, casas em Tavira onde antes morara outro, Bartolomeu Bernaldiz.¹²⁸ Diz Rui de Pina¹²⁹ que o rei de Castela foi cercar Tavira em 1338, “e tomou a Taracena, que era fora da vila, e lhe mandou pôr fogo, de que ardeu pouco (...)”. Um documento de data incerta, à volta de 1434, menciona as taracenas do rei.¹³⁰ Em 1505 D. Manuel confirmou a Diogo Paçanha, fidalgo da Casa Real, a doação que D. João II fizera em 1486 a Álvaro Paçanha, das casas que o almirante trazia em Tavira, feitas numa das naves das taracenas; e eram 4 casas térreas.¹³¹ Em 1517, ao mesmo Diogo Paçanha, doou uma nave das taracenas, com a condição de nela fazer casas e outras benfeitorias, não podendo ficar mais alta que a outra taracena do rei.¹³² E as galés lá continuavam durante o séc. XVI. O embaixador de França lamenta em 1561: por causa da “*petite armée de portugal*”, os turcos andam como querem nesta costa, estando as galés retiradas em Tavira como num forte.¹³³

¹²² Muralhas, I, pp. 118, 121 e planta I.

¹²³ TT, *Chanc. D. João II*, liv. 2, fl. 3, e liv. 6, fl. 35.

¹²⁴ Viterbo, *Elucidário (...)*, «Taracena», citando Rui de Pina, *Crónica d’El-Rei D. João II*, cap. 30.

¹²⁵ Muralhas, I, p. 33.

¹²⁶ Luís Mendes de Vasconcelos, *Do Sítio de Lisboa*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990 (1ª ed. Lisboa, 1608), p. 128.

¹²⁷ Christophe Picard, *L’Océan Atlantique musulman (...)*, pp. 357, 418.

¹²⁸ D. P., I, p. 50.

¹²⁹ *Chronica de Elrey Dom Afonso o Quarto*, Lisboa, Edições “Bíblion”, 1936, p. 109.

¹³⁰ D. P. supl. I, p. 488.

¹³¹ TT, *Chanc. D. Manuel I*, liv. 38, fl. 16.

¹³² TT, *Chanc. D. Manuel I*, liv. 10, fl. 44 v.

¹³³ Jean Nicot, *ambassadeur de France en Portugal au XVIe siècle, sa correspondance diplomatique (...)*, par Edmond Falgairolle, Paris, A. Challamel, 1897, p. 70.

Em 1397, o rei celebrou um contrato com os alcaides, marinheiros, arrais, petintais e galeotes de Setúbal e seu termo, pelo qual se obrigavam a servir no mar em 5 ou 6 galés; “*para elles estarem melhor prestes cada hum delles tera seu remo çerto em a pouzada ou na terecena*”.¹³⁴ Um documento da Ordem de Santiago, não datado, diz que seriam “*seis gallees que na dicta vila [Setúbal] ham d’ estar*”.¹³⁵ Em 1455, os alcaides das galés de Lisboa e Setúbal queixaram-se porque lhes exigiam as armas que haviam recebido desde a tomada de Ceuta até agora, e se haviam perdido. Nunca foram exigidas tais armas; “*os escudos, lanças e dardos*” caem ao mar; quanto às outras armas, os capitães das galés entregam-nas a várias pessoas, e eles perdem-nas; quando regressam de alguma armada, os alcaides entregam as galés ao almoxarife da “tercena” e as armas que ficam ao almoxarife do “armazém”, e nunca lhes exigiram as armas perdidas.¹³⁶

As taracenas do Porto localizaram-se primeiro no sítio da Ribeira e depois na margem esquerda do Douro, em Vila Nova de Gaia. Um documento de 1382 menciona Domingos Eanes, escrivão das taracenas do Porto e de Gaia, e Lourenço Esteves, seu antecessor.¹³⁷ Distribuía-se por várias casas e pelo menos um armazém. Em 1449 a câmara fez uma petição ao rei: “*(...) nos faça mercee de huma loja que esta a Fonte d’Ourina em que Johan Soarez tinha sall em que soya d’ estar almazem da taracena e agora he dello escussada porque na taraçana nom ha coussa para guardar pois hi nom ha galee nem navio e posto que o hi ouvesse na taraçana ha cassas em que se bem pode guardar*”.¹³⁸ O procurador da Fazenda Real Francisco Dias, que começou a exercer o cargo em 1548, diz nas suas Memórias: “*Da banda de Vila Nova estão umas oito casas armadas sobre arcos, muito compridas; afirma-se que se fizeram para ali se meterem galés em tempo do Inverno e bem parece ser para esse efeito; e por que isto é muito antigo, serve uma parte delas para se matarem e fazerem as carnes de el-rei para suas armadas*”.¹³⁹

Na costa sul do Algarve, mais perto do Norte de África, de onde vinham os corsários mouros, também Faro teve galés e taracenas. Os pescadores pagavam a dízima do pescado. Em 8.1.1420,¹⁴⁰ D. João I exigiu-lhes mais uma dízima, a “dízima nova”, em troca da isenção do serviço nas galés. Esta “dízima nova” era também chamada “o quinto”, porque tratando-se de uma segunda dízima, os pescadores pagavam 2/10 do pescado, ou seja, um quinto. Os alcaides, arrais e homens do mar de Faro não a queriam pagar, como se lê numa carta régia de 24.2.1421: “*(...) sabede que os nossos alcaides e arraezes e homens do mar dessa villa nos enujarom dizer que nouamente fora hordenado e mandado per nos que nos pagasen o qujnto do pescado l a elles era odioso e lhes era fecto muj*

¹³⁴ DP, supl, I, pp. 312-313.

¹³⁵ *Livro dos Copos*, vol. I, *Militarium Ordinum Analecta. Fontes para o estudo das Ordens Religioso-Militares*, nº 7, dir. Luís Adão da Fonseca, Porto, Fundação Eng. António de Almeida, 2006, p. 45.

¹³⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. II, org. João José Alves Dias, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 1999, pp. 122-123.

¹³⁷ D. P. supl. I, p. 418.

¹³⁸ Amândio Morais Barros, *Porto: a construção de um espaço marítimo (...)*, vol. I, p. 258, citando J. A. Pinto Ferreira, “*Vereações*”: *anos de 1401-1449 (...)*, Porto, Câmara Municipal, 1980, p. 417.

¹³⁹ António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, 2ª ed., Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983, p. 31; Francisco Dias, *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Porto*, ed. Artur de Magalhães Basto, Porto, Câmara Municipal, 1937, p. 127.

¹⁴⁰ D. P., supl. I, p. 96.

grande agrauo (...).¹⁴¹ Estes “*alcaldes e arraezes*” eram pescadores que exerciam também as funções de alcaide e arrais nas galés.¹⁴² Outras cartas régias de 8 e 10.3.1420 concedem aos alcaldes, arrais e homens do mar de Faro e de Tavira isenção de almotaçaria para os seus pescados, autorizando-os a venderem livremente sem embargo de quaisquer posturas e ordenações em contrário. Em 1501, já algumas ou todas as taracenas de Faro estavam derrubadas: no dia 26 de Janeiro desse ano o rei doou a João Dias, morador em Faro, e a sua mãe, uma das naves das taracenas derrubadas dessa vila, para a construção de um hospital que aí queriam fazer.¹⁴³

Em Lagos devia haver galés e taracenas mas a documentação disponível não é explícita. Em 1434 vivia na vila o veneziano Lourenço Donato, carpinteiro de galés.¹⁴⁴ Nas Cortes de 1490 os procuradores de Lagos queixaram-se do almoxarife, que aforava a ribeira para fazerem casas, de modo que não tinham onde pôr o vinho nem salgar sardinha. Responde o rei: “(...) *se for necesarjo de ffazer na dicta villa alguma taraçena que se tomara pera ela o lugar que pera yso lhe parecer necesarjo (...)*”¹⁴⁵ Esta taracena seria um armazém para guardar vinho e salgar sardinha.

Em algumas praças do Norte de África também haveria taracenas. A vista de Tãnger no *Civitatis Orbis Terrarum*,¹⁴⁶ da segunda metade do séc. XVI, mostra um edifício semelhante aos das outras taracenas, com uma sucessão de naves alongadas e abertas para o mar.



¹⁴¹ D. P., supl. I, pp. 468-469.

¹⁴² Sobre as tripulações das galés, Fernando Gomes Pedrosa (coord.), *Navios, marinheiros e arte de navegar (1139-1499)*, pp. 9-10, 187-189, 200 e ss.

¹⁴³ TT, Chanc. D. Manuel I, liv. 17, fl. 19 v.

¹⁴⁴ D. P. I, pp. 285-286.

¹⁴⁵ D. P. III, p. 363.

¹⁴⁶ G. Braun, *Civitates orbis Terrarum, Colônia, 1572-1618* (http://purl.pt/12394/4/res-504-a/res-504-a_item4/P193.html).

6. A TERÇANABAL DO INFANTE D. HENRIQUE

O infante D. Henrique, em meados do séc. XV, edificou em Sagres ou nos arredores uma vila a que chamou Terçanabal e Vila do Infante. A sua localização, e a etimologia e significado de Terçanabal, suscitaram uma enorme polémica que envolveu, entre outros, João Baptista da Silva Lopes, Brito Rebelo, Francisco Fernandes Lopes, Fontoura da Costa, Duarte Leite, Alberto Iria e Vitorino Magalhães Godinho. Vamos focar apenas a etimologia e o significado de Terçanabal.

Numa carta de 27.10.1443, o infante D. Pedro, em nome de D. Afonso V, doou ao infante D. Henrique o “*cabo de trasfalmenar*” e uma légua ao redor, para fazer uma povoação ou povoações cercadas, como queria.¹⁴⁷ Trásfalmenar deriva do árabe Tarf-al-manar, significando o cabo da torre de vigia.¹⁴⁸ Será o Cabo de Sagres. Em 1451 já existia a povoação, porque em 10 de Abril desse ano o rei, a pedido do infante D. Henrique, mudou o degredo de João Freire, pescador, de Castro Marim para “*a sua Villa de Terçanabal*”.¹⁴⁹ E a sua “*Villa de Tercaanavall*” é mencionada noutra carta de 20.2.1459.¹⁵⁰

Mas é numa carta de 19.9.1460 que o infante é mais explícito e pormenorizado: “*(...) esguardando como ao cabo de sagres vinham e veem mujtas carracas naaos guallees e outros naujos pousar por nõ acharem tempo de uragem onde aqueeçia estarem per mujtos dias sem acharem nem huua consolaçom de mantimentos e doutras cousas neçessarias nem bisso mesmo daguua quassy nada (...) mandey Edeficar huua villa no outro cabo que ante do dicto cabo de sagres esta aos que veem do ponente pera levante que sse chamaua terça naball aa quall pus nome villa do Jfante En Reuerença de mjnha Senhora Sancta maria mandey em ella fazer huua sua capella E fora da dicta villa açima do porto onde desenbarcom os que das dictas carracas naaos guallees e naujos ssaadem mandey fazer huua Jgreia aa onrra da Senhora sancta Catarina (...)*”.¹⁵¹

O que o infante está a dizer é o seguinte:

- 1) Ao Cabo de Sagres vinham e vêm pousar muitos navios, por lhes faltar tempo de feição, e permanecem durante muitos dias, sem se poderem abastecer de água e mantimentos. Nessa época os navios de vela e alto bordo eram lentos, difíceis de manobrar e muito dependentes dos ventos favoráveis. Ainda na primeira metade do séc. XVI se diz que para dobrar o Cabo de S. Vicente é preciso às vezes esperar 4 ou 5 meses. Ao imperador Carlos V, rei de Espanha desde 1516, foi apresentado um memorial, que não tem data mas deve ser de 1524, sobre as vantagens que resultariam de estabelecer na Corunha a Casa de la Contratación que estava em Sevilha. Uma das vantagens é que os navios do Norte da Europa “*no pasarían*

¹⁴⁷ D. P. I, p. 436.

¹⁴⁸ Vitorino Magalhães Godinho, in Duarte Leite, *História dos Descobrimentos. Colectânea de esparsos*, org. V. Magalhães Godinho, 2 vols., Lisboa, Edições Cosmos, 1958, 1962, vol. II, p. 445.

¹⁴⁹ Pedro de Azevedo, *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, tomo II, Academia das Ciências de Lisboa, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934, p. 65; DP, supl. I, p. 543.

¹⁵⁰ Alberto Iria, *O Infante D. Henrique no Algarve (estudos inéditos)*, Lagos, Centro de Estudos Gil Eanes, 1995, introdução e organização de José Manuel Garcia, 1995, p. 44.

¹⁵¹ DP, I, p. 586.

el cabo de Sant Vicente, donde allende de ser muy peligroso, y se suelen perder muchas naos, hay tiempo que se están quatro y cinco meses que no pueden doblar el cabo".¹⁵²

- 2) Por isso mandou edificar uma vila, que se chamava Terçanaball, à qual pôs nome Vila do Infante. A palavra Terçanaball está documentada pela primeira vez em 1451, e pela última em 1460, ano da morte do infante.
- 3) Mandou fazer uma capela de Santa Maria na vila e uma igreja de Santa Catarina num alto, "*fora da dita vila, acima do porto*", onde desembarcam os que vêm nos ditos navios. Santa Catarina do Monte Sinai (ou de Alexandria) ocupava, no imaginário dos marítimos, a função de proteger o acesso aos portos. Numa carta de 8.10.1395, o rei D. João I doou aos marinheiros do Porto um pardieiro num morro, em Lordelo, junto à foz do rio Douro, para construírem uma igreja de Santa Catarina, como era acostumado haver na "*mayor parte dos boons portos do mar*".¹⁵³

Acrescenta Zurara¹⁵⁴ que o infante queria ali fazer uma vila especial para trato de mercadores, e "*porque todollos navyos, que atravessassem do levante para o poente, podessem ally fazer devisa, e achar mantiimentos e pillotos, assy como fazem em Callez [Cádiz], cujo porto he muy afastado da bondade daquelle, onde os navyos teem abrigo pera todollos ventos, soamente de huum a que nos em este regno chamamos travessya, e per esta guisa com todos sayr, a qualquer tempo que o mareante quiser (...)*".

Quanto à palavra Terçanabal, Francisco Manuel de Melo,¹⁵⁵ em 1660, afirma que significa Tercena Naval: "*darsena e arsenal, chamam os venezianos ao seu famoso armazém de galés, onde se fabricam e se guardam, a que nós chamamos terciena, taraçana, e atarazana os espanhóis*"; o infante deu à vila o nome de "*Terça Nabal, quase Naval Tercena*". Este significado foi depois seguido por outros autores. Em data mais recente surgiu a ideia de derivar Terçanabal de Carphanabál, nome de um dos castelos abandonados pelos mouros aos portugueses em 1189, segundo um texto latino que João Baptista da Silva Lopes traduziu.¹⁵⁶ Duarte Leite¹⁵⁷ não aceita estas hipóteses e avança uma terceira: Terça Nabal seria a terça do *nabão*, *nabám* ou *nabulum*, imposto que incidia sobre a pesca. Para Vitorino Magalhães Godinho,¹⁵⁸ as etimologias ligadas a taracena foram justamente abandonadas. Restam talvez duas hipóteses:

¹⁵² Biblioteca de autores españoles, tomo LXXV, Obras de Martín Fernández de Navarrete, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, vol. III, Madrid, 1955, p. 95.

¹⁵³ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. II, tomo 2, org. João José Alves Dias, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 2005, p. 154.

¹⁵⁴ *Crónica do descobrimento e conquista de Guiné (...)*, Paris, 1841, Cap. V, p. 34.

¹⁵⁵ *Epanaphoras de varia historia portuguesa (...)*, p. 314.

¹⁵⁶ *Relação da derrota naval, façanhas e sucessos das cruzadas (...)*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1844.

¹⁵⁷ *História dos Descobrimentos. Colectânea de esparsos*, vol. I, pp. 192, 195.

¹⁵⁸ *Op. cit.*, vol. II, p. 446.

- a) Um arábico *tar-es-annabl*, em que o *tar* (outra pronúncia de *dar*) significa *casa*, *abrigo*, logo possivelmente *porto*: tratar-se-ia do “abrigo (ou porto) da flecha”;
- b) A sugestão de Duarte Leite, dando à expressão o sentido fiscal que autoriza o *nábulum* do latim medieval, ou *nabám*, tributo de um peixe por navio que viesse pescar (...).

A derivação Terçanabal/Carphanabál é uma «fantasia linguística», diz Vitorino Nemésio.¹⁵⁹ E o arábico *tar-es-annabl* não parece fantasia menor. O navão, também chamado nabão, nabo ou nabulum, nunca foi aplicado no Algarve. Quase só vigorou na região norte, entre os rios Minho e Douro; ao sul do Douro só está documentado uma vez, na lagoa de Esmoriz e Cortegaça (Inquirições de 1288).¹⁶⁰

Em resumo, rejeitando-se as etimologias ligadas a taracena, as outras hipóteses não têm qualquer fundamento.

E o infante precisava mesmo de uma taracena (tercena) na sua vila de Terçanabal. Queria que fosse “*uma vila especial para trato de mercadores, e porque todolos navios, que atravessavam do levante para o poente, pudessem ali fazer divisa e achar mantimentos e pilotos, assim como fazem em Cádiz*”. Tinha uma igreja de Santa Catarina, como era acostumado haver na “*mayor parte dos boons portos do mar*”. Por causa dos ventos norte e noroeste, dominantes na costa portuguesa, os navios que iam de nascente (levante) para poente podiam aí ficar retidos muito tempo. Para os proteger durante a estadia, tornava-se indispensável dispor de navios de guerra, que nessa época eram as galés. E as galés, por sua vez, precisavam de uma taracena.

A palavra taracena grafou-se de várias maneiras. Em Portugal, de acordo com documentos já atrás citados, taracena, taraçena, tarecena, taraçana, tercena, terçena, taracena, ataracena, tarezena, terecena, tereçena; também atarecena, tersena¹⁶¹ e tersena.¹⁶² Em Espanha, atarazana, daressane, drassana, drassane, daressenal, drassanale, daraçana, taraçana, tarazana, ataraçana, tercena, tersana, aradzana, marciana. Auguste Jal¹⁶³ acrescenta tarzana, tarazanal, tarcenale. Na segunda metade do séc. XVI, também **tarçanales** e **ataraçanal**, em documentos espanhóis, e **terzanale**, num italiano. À volta de 1561, D. Pedro Velazquez usa a palavra **tarçanales** para designar o local onde se construíam galés.¹⁶⁴ Num documento italiano da mesma época, **terzanale**.¹⁶⁵ De 1572 é uma “*Relacion di la artilleria y mosquetes que se halla en el ataraçanal de Mecina (...)*”.¹⁶⁶

¹⁵⁹ *Vida e obra do Infante D. Henrique*, Porto, Vertente, 1984, p. 167 (1ª ed., 1959).

¹⁶⁰ Aires de Amorim, *e a sua história*, Esmoriz, edição da Comissão de Melhoramentos, 1986, pp. 26, 253.

¹⁶¹ E. Freire de Oliveira, *op. cit.*, tomo XII, p. 4.

¹⁶² Lívio Costa Guedes, *A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)*, II Tratado, p. 21.

¹⁶³ *Glossaire Nautique (...)*, Paris, 1848, p. 1429.

¹⁶⁴ Valentina Favarò, «La escuadra de galeras del Regno di Sicilia: costruzione, armamento, amministrazione (XVI secolo)», in Rossella Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, tomo I, Associazione no profit Mediterranea, Palermo, 2007, p. 291; cita AGS, Estado, Armadas y galeras, leg. 445, n.f.

¹⁶⁵ Valentina Favarò, *op. cit.*, p. 292; cita Giulio Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Cacucci, Bari, 2003, p. 132.

¹⁶⁶ Valentina Favarò, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Quaderni - Mediterranea.

Da mesma palavra árabe derivaram taracena e arsenal, que se grafaram de diversas formas, como terçena, daressenal, tarçanales, ataraçanal e terzanale. Parece evidente que terçanabal ou terçanaval é outra dessas formas. Acontecia o mesmo com muitas outras palavras, na era medieval, no séc. XVI e mais tarde ainda. Afirma Manuel Benavente Rodrigues,¹⁶⁷ referindo-se aos inventários das Casas de Távora, Atouguia e Aveiro em meados do séc. XVIII: “*cada escrivão nos respectivos autos de cada um dos inventários, utiliza uma ortografia pessoal, pelo que, as mesmas palavras, no mesmo mês e ano e na mesma cidade, aparecem escritas de maneiras diferentes. Aliás até o mesmo escrivão por vezes escreve a mesma palavra de modo diverso*”.

Ricerche storiche, Palermo, Associazione no profit Mediterranea, 2009, p. 61; cita AGS, Estado, Armadas y galeras, leg. 449, n.f.

¹⁶⁷ «Grandes de Portugal no século XVIII. Inventários das Casas de Távora, Atouguia e Aveiro (1758-1759)», *Pecunia: revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales*, Universidad de León, nº 11, julio-diciembre 2010, p. 38.

1973-2013. UMA PERSPECTIVA DA SAÚDE NAVAL

Comunicação apresentada pelo contra-almirante MN
Eduardo Teles Martins, em 12 de Março

RESUMO

A presente comunicação mais não pretende ser que um modesto contributo descritivo dos últimos quarenta anos da saúde naval. Por muito próximos, talvez nem todos os factos, aqui plasmados, tenham sido adequadamente enquadrados. São pelo menos o sentir de quem os viveu com intensidade, com empenhamento, com dedicação e com prazer. Considerem-nos um ponto de partida, a abordagem exploratória iniciar duma viagem percorrida e assim sentida. Uma viagem em que fomos obrigados a embarcar, que tivemos muito prazer em fazer, uma viagem que nos enriqueceu o ser e o sentir. Sem ela teríamos sido outros, provavelmente menos realizado, possivelmente menos capazes.

A continuação da pesquisa em curso e a reflexão integradora do que vier a ser colhido, permitirão, estamos certos, enriquecer esta primeira impressão que aqui deixamos. Fá-lo-emos com gosto. Partilhá-lo-emos se nos for permitido.

Qualquer reflexão sobre este período da Saúde Naval não poderá, em circunstância alguma, ser desenquadrado das mudanças ocorridas na Saúde em Portugal e da evolução da Marinha Portuguesa e foram tantas e tão relevantes que nos chegámos a surpreendemos ao elencarmos as mais marcantes.

Nestes anos, sem margem para dúvidas, mudaram, na saúde em Portugal, os conceitos de saúde e doença, mudaram a prática médica e de enfermagem e mudaram as necessidades e exigências dos utentes. Não esqueçamos:

1. Surgiu, cresceu, desenvolveu-se, consolidou-se e ameaça ruir o Serviço Nacional de Saúde (SNS);
2. Implementou-se e terminou a experiência do Serviço Médico à Periferia (SMP);
3. Expandiram-se por todo o território nacional as estruturas de saúde (hospitais, centros de saúde) e estão neste momento em retracção (reorganização e encerramento);
4. Mudou o ensino e a formação em medicina, enfermagem e tecnologias da saúde – novas escolas, novos métodos de ensino, maior heterogeneidade formativa, novos profissionais, novas especialidades;
5. Mudaram as carreiras das profissões de saúde;
6. Mudou a gestão hospitalar e dos centros de saúde;
7. Cresceram e desenvolveram-se as unidades privadas de saúde que coexistem hoje, mesmo a nível hospitalar, com o SNS e lhe disputam a primazia;

8. Surgiram, consolidaram-se, expandiram-se e generalizaram-se novas tecnologias de apoio complementar à prática clínica;
9. Surgiram novos fármacos e dispositivos médicos;
10. Evoluíram os conceitos de apoio a doentes agudos, a doentes convalescentes, a doentes em cuidados continuados e a doentes em cuidados paliativos.

A saúde e doença são, hoje, multidimensionais e exigem trabalho multidisciplinar especializado e muitos recursos. Há, claramente, uma ECONOMIA DA SAÚDE que atingiu escala para interessar as entidades financeiras, o que implica risco para o SNS e para os seus utentes, sendo evidentes já, nos gestos especializados, intervenções diferenciadas em função da capacidade financeira dos doentes.

Também na Saúde Naval ocorreram profundas mudanças, muitas impostas de fora, algumas fruto de muita determinação interna, outras, menos conseguidas, por inercia e incapacidade próprias. Relevamos os seguintes factos:

1. Terminou a Reserva Naval;
2. Foram admitidas profissionais de saúde do sexo feminino, que são hoje, nas gerações mais jovens, maioritárias;
3. Mudou o recrutamento de médicos, enfermeiros e técnicos de saúde;
4. Adaptaram-se, melhoraram-se e funcionalizaram-se velhas estruturas a novas realidades, com destaque para o Hospital da Marinha (HM);
5. Criaram-se e reformaram-se estruturas de saúde – Centro de Medicina Naval (CMN), Centro de Abastecimento Sanitário (CAS), Unidade de Tratamento Intensivo de toxicodependências e Alcoolismo (UTITA), Centro de Medicina Subaquática e Hiperbárica (CMSH), Centro de Simulação Médica da Marinha (CSMM).

A apreciação que fazemos do tempo em análise levou-nos a considerar a existência de três períodos distintos, a saber: 1) De ADAPTAÇÃO, entre 1973 e 1999; 2) De MODERNIZAÇÃO, entre 1999 a 2009; 3) De FUNCIONALIZAÇÃO, entre 2009 e 2013.

Do **PERÍODO DE ADAPTAÇÃO** descrevemos: o esforço feito para manter, na hora, o apoio a todos os militares; as preocupações com a família militar; as dificuldades com o recrutamento e a fidelização do pessoal e na sua parte terminal, quando já se reconhecia a necessidade de modernização do HM, com o estabelecimento de um plano diretor faseado e datado.

Relevamos algumas das realizações ocorridas com especial ênfase para atividade médica no Centro de Educação Física da Armada (CEFA), a criação do Centro de Medicina Naval e a comemoração do Bicentenário do HM e indicamos como objetivos não conseguidos os projetos da telemedicina e do laboratório de hemodinâmica.

Do **PERÍODO DE MODERNIZAÇÃO** que se inicia com a edificação dum Sistema Saúde Naval que cria dois novos órgãos da saúde, o CMN e do CAS, em articu-

lação com os já existentes UTITA, então serviço de utilização comum (SUC), e o HM. Retira-se, assim, relevância relativa a este último. Este facto viria a refletir-se num longo mal-estar entre a Direção do Serviço de Saúde (DSS) e a direção do HM, que se esbateria com o término da carreira dos seus protagonistas.

Relevamos, ainda, neste período as novas metodologias de recrutamento médico através do ingresso de cadetes, na EN, para licenciar em medicina e através de concursos extraordinários dirigidos a médicos já especialistas.

Da modernização do HM destacamos a ampliação e reequipamento do CMH, dos serviços de cardiologia, de cirurgia, incluindo um moderno e funcional bloco operatório, de ginecologia, de medicina dentária, de imagiologia, de fisioterapia e das cozinha e messes. Referimos ainda uma multiplicidade de equipamentos adquiridos.

Indicam-se como insucessos deste período, a má utilização e a não fidelização do pessoal médico e a longa agonia do CMN.

Do **PERÍODO DE FUNCIONALIZAÇÃO**, destacamos dois tempos distintos, um primeiro de implementação dum novo conceito do Sistema de Saúde Naval, um sistema de proximidade dos seus utentes, que se inicia onde estiverem as pessoas e termina onde estiver a solução definitiva para os problemas identificados. Não se pretende autossuficiente mas sim eficácia e eficiência. Procura o cumprimento de sete objetivos fundamentais a saber:

- 1) O primado da saúde operacional traduzido na capacidade de planear e sustentar o apoio na pré-missão, na missão e na pós-missão;
- 2) Agir na prevenção, promoção, conservação, tratamento, e reabilitação da saúde individual do pessoal procurando uma atuação consertada dos cuidados primários e diferenciados hospitalares, em ambulatório e internamento;
- 3) Ter capacidade de atuar de modo competente e rigoroso procurando a excelência nas áreas de intervenção fundamental e específica, como são a medicina subaquática e hiperbárica, o salvamento no mar, a medicina de catástrofe, a medicina do exercício físico, a medicina comportamental e medicina ambiental;
- 4) Manter e reorganizar o apoio aos militares na reserva, na reforma e aos familiares repensando e reorganizando o ambulatório hospitalar nomeadamente com maior disponibilidade de consultas externas e exames complementares de diagnóstico e facilitando o internamento aos mais idosos;
- 5) Colocar todo o Sistema de Saúde Naval a funcionar em sintonia potenciando as suas capacidades globais nomeadamente facilitando a comunicação entre o HM, O CMN, os serviços de saúde das unidades, a UTITA e o CAS e melhorando a capacidade formativa própria em especial nas áreas de intervenção específicas e na saúde operacional;
- 6) Melhorar a produtividade;
- 7) Aplicar à Saúde Naval o paradigma do duplo uso em saúde que permita responder às exigências operacionais e manter elevados padrões de apoio à saúde do pessoal.

Para concretizar o plano definido e superiormente aprovado foi reequipado o CMN que, saindo da inércia anterior, se desenvolveu como CMN capaz de cumprir a quádrupla tarefa de executar cuidados primários da moderna geração, ser o centro inspetivo da saúde do pessoal, fazer saúde ocupacional e de ser, finalmente, um centro de saúde operacional. A UTITA adaptou-se a novos tempos mantendo o prestígio alcançado e o CMSH em plena laboração, prestigiado e a assegurar com eficiência e eficácia não só o apoio ao mergulho militar mas também a assegurar, ao país, a medicina hiperbárica. É, ainda, criado o CSMM.

O segundo tempo do período de funcionalização é marcado pela dupla tarefa de manter o sistema em funcionamento e participar no processo de reestruturação da saúde militar imposta contra todas as expectativas da Marinha. Participamos, então, em todos os grupos de trabalho e defendemos a manutenção dos sistemas de saúde dos ramos para a área operacional e a edificação de um hospital funcional que respeite e assegure os direitos e as expectativas dos doentes e profissionais envolvidos e adote a qualidade subjacente ao normativo em vigor no SNS no respeito pelas regras emanadas das ordens profissionais da saúde.

Como grande insucesso, deste período, refere-se o risco eminente de disrupção e perda de identidade do Sistema de Saúde Naval, apesar de este se encontrar equipado, com pessoal e financeiramente equilibrado.

Conclui-se que, a Saúde Naval:

1. Cumpriu e mudou;
2. A mudança foi possivelmente lenta e provavelmente menor do que a realidade exigia;
3. Mudou como foi possível, como as sucessivas gerações de médicos conseguiram e as administrações centrais da Marinha permitiram;
4. A saúde naval esteve sempre muito vulnerável à influência externa e aos movimentos e mudanças no SNS;
5. Algumas vezes não terá sido verdadeiramente parceira entre pares. O estigma da “classe auxiliar” assomou sempre como ameaça interna à sua solidez;
6. Quando finalmente atingiu muitos dos desideratos que procurou, foi abalada por forte agressão externa de cujas consequências é lícito duvidar que recupere;

Acerca do futuro afirma-se:

1. A única certeza atual é, evidentemente, a incerteza;
2. Na incerteza já se vê uma certeza evidente, a destruição de uma realidade carregada de história e cultura;
3. A incerteza futura, por ser incerta, até pode surpreender os que a julgam já certa.

AS VIAGENS DE COLOMBO E A NÁUTICA PORTUGUESA DE QUINHENTOS

Comunicação apresentada pelo académico
Luís Semedo de Matos, em 14 de Março

Diz-nos a mais rigorosa e atenta historiografia tradicional que Cristóvão Colombo chegou a Portugal por via de um trágico acaso, que resultou num naufrágio em que miraculosamente salvou a vida nadando até à costa algarvia, por perto do Cabo S. Vicente. Fundamenta-se esta ideia no que nos descreve Las Casas¹ e que, aliás, repete o que consta na *História del Almirante* escrita pelo próprio filho, Hernando Colón. “*el almirante navegava en compañía del mencionado Colón el Mozo, cosa que hizo durante mucho tiempo*”², encontrando quatro navios de Florença que decidiram atacar. O combate foi duro e prolongado, de que resultou um incêndio e um naufrágio, de que Colombo se salvou a nadar até à costa, descansando, de vez em quando, agarrado a um remo. E este é apenas mais um dos muitos episódios misteriosos que envolvem a vida do descobridor da América. Vários historiadores chamaram a atenção para a impossibilidade de que tivesse navegado com o corsário *Colón el Mozo*, que se sabe ter actuado muito depois da data apontada para estes eventos, e os factos narrados – a batalha, o incêndio e o próprio nome do corsário – sugerem um outro corsário, conhecido por *Colombo el Viejo*, na altura ao serviço do rei de França. Alonso de Palencia e Diego Valera referem um combate que teve lugar em 13 de Agosto de 1576 e Rui de Pina fala do mesmo corsário³, referindo que se encontrou com Afonso V em Lagos – quando este partia ao encontro de Luís XI, pedindo-lhe apoio, na sequência da batalha do Toro – e concertou de “*andar d’armada em seu favor [...] Os quaes todos logo de hy a poucos dias [...] afferaram quatro carraças de Genoa, e sendo já per força entradas em huma, se acendeo fogo em hum barril de pólvora...*”. A história parece ser coincidente em várias fontes, apenas surgindo nova polémica quanto ao lugar que Colombo ocupava na contenda. Pareceria evidente que viria num dos navios genoveses, o que se confirmaria pelo socorro ou pela ligação que estabeleceu em Lisboa com as casas comerciais de Spínola e Di Negro, mas pode acontecer que andasse na própria armada do corsário francês há alguns anos, o que justificaria o seu saber náutico e muitas outras observações que surgem avulsas e, nalguns casos, inexplicáveis nas suas notas e nas afirmações de Hernando e Las Casas⁴. Em todo o caso, não é meu propósito aprofundar aqui essa questão – que, além do mais, se me afigura bastante turva – aceitando apenas o facto de que em 1476 se instalou em Portugal, onde terá chegado a nado. E por alguma razão aqui ficou.

¹ Bartolomé de las Casas, *Historia de las Índias*, vol I, México, 1995, p. 34.

² Hernando Colón, *Historia del almirante*, Barcelona, 2006, p. 56.

³ “Cullam famoso cossairo Francês”, Cf. Rui de Pina, *Crónicas de [...]*, Porto, 1977, p. 851.

⁴ Cf. Fernando Pedrosa, *Cristóvão Colombo corsário em Portugal (1469-1485)*, Lisboa, 1989, *passim*.

Adivinha-se no Portugal de 1476 o despontar do plano joanino da Índia que tinha uma face visível na persistência das navegações ao Golfo da Guiné e na tentativa de continuar as explorações cada vez mais para sul. A guerra com Castela, encetada por D. Afonso V, com o intuito de colocar no trono vizinho a sua sobrinha D^a Joana, sofrera um revés importante na batalha do Toro que, por si só, poderia não ter sido decisiva. O monarca português tentava, por todos os meios fazer uma aliança com Luís XI de França e buscava os apoios necessários para continuar o conflito. Contudo, surge na altura um factor que me parece ter sido decisivo para o desenrolar dos acontecimentos. As explorações da Guiné davam os seus frutos e constituíam um monopólio quase absoluto para as caravelas portuguesas, mas a guerra com Castela tinha criado um grave problema a esse tráfico valioso: a aproximação a Lisboa tornara-se perigosa pela multiplicação de ataques corsários; e, pior do que isso, surgiam navios castelhanos nas costas da Guiné, ameaçando descobrir os caminhos de uma fonte que importava preservar. Estes foram, talvez os principais factores tidos em conta pelo príncipe D. João (herdeiro do trono) que formalmente tomara conta dos negócios ultramarinos em 1471, mas que só depois do Toro a eles se dedicava de corpo e alma, olhando-os como um desígnio nacional de primeiríssima ordem e a preservar a todo o custo.

É curioso notar, sobre este assunto, a ascensão da figura de Fernão Gomes, a quem o rei tinha arrendado, em 1469, e por cinco anos, a exploração dos produtos da costa africana (com excepção do comércio de Arguim e da terra em frente às ilhas de Cabo Verde), mediante o pagamento de uma renda anual de 200.000 réis e o compromisso de explorar 100 léguas de costa por ano. Fernão Gomes cumpriu escrupulosamente o contrato (que viu prolongado por mais um ano) e foi nobilitado posteriormente, passando a integrar o Conselho Régio em 1478. Curiosamente, numa altura em que o governo estava na mão do Príncipe, na qualidade de regente. E realço este pormenor para salientar a importância que D. João deu às viagens marítimas, uma questão preterida pelo seu pai como secundária, nomeadamente, em relação às campanhas e conquistas em Marrocos. Neste caso específico, a nobilitação de Fernão Gomes e a sua integração no conselho régio, associada à ascensão do Príncipe, quer nos assuntos africanos quer no governo do próprio país, são alguns dos factos que se podem relacionar com um crescente interesse pela exploração ultramarina, agora ameaçada pela intromissão castelhana na sequência da guerra de sucessão. Quero com isto dizer que, o período que vai de 1476 (após o Toro) até à assinatura do Tratado das Alcáçovas, em 1479 (ratificado em Toledo em 1480), é um período de mudança na política portuguesa. E é inevitável que isso não tivesse uma expressão visível no movimento do porto de Lisboa, fosse pelo crescente número de navios, fosse pelo carácter exótico das mercadorias e gentes, fosse ainda (sobretudo) pelas conversas sobre o “*mundo por descobrir*”. A cidade, o porto e a corte, eram certamente paraísos de aventureiros, discutindo cada um ao nível da sua própria visão da descoberta. Havia homens simples do mar que procuravam impressionar os incautos com histórias mirabolantes de viagens, terras nunca vistas e ilhas encantadas; haveria homens de negócios que contactavam com mercadorias impensáveis alguns anos antes, e que realizavam negócios

fabulosos; mas circulavam também cosmógrafos, cartógrafos, astrólogos, fabricantes de instrumentos, homens que sabiam latim e grego e que conheciam relatos e descrições fantásticas, gente que vendia livros, pessoas que frequentavam a corte e que, no rebuliço das tabernas, falava dos seus sonhos sem limites. E foi esta Lisboa que Colombo viu (pela primeira vez?) e que não pode ter deixado de o impressionar. A Ribeira, o Tejo, a Casa da Mina, as ruas de mercadores, as lojas de livros, as oficinas de cartógrafos e o convívio com eruditos clérigos ou laicos compuseram a “*babílónica universidade*” onde estudou, pensou e desenvolveu a ideia de alcançar as Índias, navegando num sentido diferente daquele que seguiam as habituais viagens portuguesas.

Deve dizer-se que na sua essência o projecto colombino não era uma novidade absoluta, encontrando múltiplas inspirações em viagens ocasionais ou fantásticas, que decorreram (ou de que se falou) ao longo do século XV, e que faziam supor a existência de ilhas e terras a ocidente. Terras essas que aparecem na cartografia da época. O caso mais antigo – tanto quanto sei – está na carta atribuída a Zuane Pizzigano e estudada por Armando Cortesão, onde surge um grupo de ilhas (*antilia* e *satanases* são as de dimensões mais significativas) que o autor coloca no Golfo do México, pretendendo, dessa forma, documentar viagens portuguesas a essas longínquas paragens antes de 1424, data da feitura do mapa. Não importa agora qualificar a sua argumentação, mas apenas salientar o mito, a ideia e a conversa suscitada pelo assunto, que, pelos vistos, não se circunscrevia à Península Ibérica. Aliás, se quisermos ser mais rigorosos na consideração de relatos de viagens aos espaços oceânicos do Atlântico ocidental, mesmo passando por cima das fantásticas hipóteses de fenícios e gregos, que ali podem ter ido parar ao sabor das correntes (para não mais voltar), não devemos ignorar a *Descrição da África e de Espanha* feita por Edrisi, no século XII, onde nos diz: “*Foi de Lisboa que partiram os aventureiros, para a expedição que tinha como objectivo saber o que encerra o Oceano e quais são os seus limites...*”. Uma expressão que encerra toda a magia do oceano ocidental e a nostalgia de quem olha o sol poente e sente crescer o desejo de ir atrás dele, num impulso de negação da noite. E não faltaram a Colombo outras descrições como esta. Uma delas está relatada pelo filho, Hernando Colón, e por Las Casas referindo uma viagem de Diogo Teive, que “*ocorrió cuarenta años antes de que se descubriesen las Indias*”⁵, culminando com a descoberta das ilhas das Flores e do Corvo, as mais ocidentais do Arquipélago dos Açores. Mas há mais referências na História da Expansão Portuguesa, até aos anos oitenta do século XV, e que não passaram despercebidas a Colombo. Em 1462, João Vogado requereu a D. Afonso V os direitos de donatário de umas ilhas que tinha avistado numa outra viagem, propondo-se lá voltar. Fernão Rodrigues do Arco, Fernão Dulmo, João Afonso do Estreito, foram outros tantos a quem foram prometidas benesses sobre terras a descobrir, cumprindo, aliás, um ritual que servia os intentos do rei, estimulando iniciativas, sem despender nada da sua própria fazenda.

⁵ H. Colón, *Op. Cit.*, p. 74. Esta afirmação datou a viagem de Diogo Teive e a descoberta das ilhas de Flores e Corvo de 1452 e, segundo o relato de Hernando, com Diogo Teive ia um “*piloto*” de Palos (“*gallego*” segundo Las Casas), chamado Pedro Velasco (ou Pedro Vasquez), que, em La Rábida falou com Colombo.

Diremos, no entanto, que em nenhum destes exemplos se identificou as (imaginárias) terras ocidentais como sendo a Índia a que procurava chegar D. João II ou D. Manuel, e que Colombo dizia ser muito mais fácil de alcançar (mais perto) seguindo para ocidente. Entre um caso e outro parece-me haver uma diferença qualitativa substancial que – no caso do navegador italiano – implicava um raciocínio sobre a cosmografia clássica e obrigava a um conhecimento (mesmo que erróneo) de coisas que não estavam ao alcance dos comuns marinheiros sonhadores. Alguns anos depois de estar instalado em Portugal, tendo casado com Filipa Moniz, filha do primeiro capitão donatário de Porto Santo, o jovem corsário/comerciante genovês propôs ao rei D. João encontrar o caminho marítimo para a Índia, navegando na direcção do ocidente, onde esperava encontrar as ilhas de Cipango (Japão) e o grande império do Cataio (China), a partir de onde alcançaria a Índia, tal como o fizera Marco Pólo cerca de dois séculos antes. Fácil será de entender que a proposta parecia aliciente, uma vez que a exploração da costa africana, a sul do Equador, era trabalhosa, os navios lutavam contra correntes marítimas adversas, e não era possível saber-se com absoluta certeza se havia, efectivamente, uma passagem navegável para o Oceano Índico. Além disso, pelos cálculos de Colombo, a diferença de longitudes entre a Península Ibérica e a Índia, contada para ocidente, era menor do que sendo contada para oriente. A proposta tinha portanto uma componente de natureza científica que implicava uma compreensão geométrica da esfera terrestre, inacessível ao navegador ou comerciante comum. Ou seja, a par do ambiente próprio de um porto onde se cruzavam navios vindos de todas as partes, e onde viviam homens que tinham, efectivamente, avistado novas terras e novos mares – colocando nas suas conversas algo mais do que aquilo que se diria em qualquer porto do Mediterrâneo ou da Europa do Norte – Cristóvão Colombo tinha colhido em Lisboa um outro saber que não era acessível a toda a gente sobre o qual, pela certa, já trazia alguma preparação. Nas viagens que efectuara como corsário ou mercador e nas longas estadias que a vida do mar por vezes proporcionava, tivera oportunidade de contactar com quem sabia latim, e lhe fornecera alguns rudimentos de uma língua, que nunca escreveu com o requinte e a elegância de Cícero, mas que podia ler e entender. Sobretudo, podia servir-se dela para aprender coisas, o que foi muito importante. Provavelmente, teve contacto com algumas das mais notáveis obras de geografia e cosmografia, quer da antiguidade, quer de tempos mais recentes. E com estes instrumentos foi construindo um saber que lhe permitia acompanhar algumas das especulações geográficas da época. Pode discutir-se se o adquiriu em Lisboa ou se já lhe vinha de uma juventude cujos pormenores desconhecemos, mas não creio que isso seja a questão mais importante a considerar. Como todos os espíritos dotados da ansiosa curiosidade que permite chegar ao saber, é provável que a sua aprendizagem tivesse sido contínua, com muita leitura e muita discussão especulativa. E fê-lo sempre com quem estava ao nível dos seus conhecimentos, não lhe faltando interlocutores em Itália ou em Lisboa, como não lhe faltaram depois em La Rábida ou em Sevilha.

Um caso, no entanto, importa recordar, porque teve uma particular importância na definição do seu ousado plano marítimo: o conhecimento que teve de uma carta e de um mapa elaborados por um matemático e cosmógrafo florentino chamado Paolo del Pozzo

Toscanelli, enviados ao português Fernando Martins, na altura cónego da Sé de Lisboa e conselheiro do rei D. Afonso V. Como quase tudo o que diz respeito a Colombo, também este caso está envolto em névoas e suposições que resultam do desaparecimento dos documentos originais e de posteriores manipulações de toda a ordem. Mas alguns dos factos podem ter-se como certos, parecendo incontestável que esta carta teve uma influência determinante na estruturação do plano colombino. Em 1871, Henry Harrisse encontrou dentro de um livro que pertencera à biblioteca de Colombo a cópia de uma carta que lhe escrevera o matemático florentino⁶. Aparentemente trata-se da resposta a uma outra que lhe enviara o Almirante, e do texto consta uma breve explicação da sua teoria sobre a estreita dimensão do Oceano Atlântico e a proximidade das terras visitadas por Marco Pólo. Como anexo, envia-lhe ainda uma cópia do escrevera ao cónego lisboeta em 1471, na altura, com o intuito de que fosse apresentado ao rei de Portugal um projecto de viagem até à Ásia, seguindo na direcção do Ocidente. Segundo o texto, as explicações eram ainda complementadas com um mapa (desaparecido) que evidenciava a sua teoria, e mostrava como as costas da China e do Japão estavam ao alcance de qualquer navio, em meia dúzia de dias. Ao que parece, Colombo soube da correspondência entre o prelado português e Toscanelli, resolvendo escrever a este último, apresentando-lhe as suas próprias ideias e pedindo-lhe o apoio do seu prestígio e autoridade científica. Como resposta recebeu, então, uma carta de que o documento encontrado é (aparentemente) uma transcrição feita pelo próprio Colombo ou por seu irmão Bartolomeu. Parece óbvia a forma como as ideias de Toscanelli caíram no espírito de Colombo como ouro sobre azul, e tudo surge relatado na *História de las Indias* e em Las Casas, apesar de que continuam a subsistir dúvidas sobre a autenticidade da correspondência entre o florentino e o Almirante, dado que os documentos existentes não são originais e apresentam algumas incoerências. No que diz respeito à posição portuguesa sobre o “*caso Toscanelli*” – e tendo em conta que a primeira versão da carta datada de 1474 – é importante observar que, nesse tempo, a exploração da costa africana estava por alturas do Cabo de Santa Catarina (1° 53’S; 9° 16’E) e que, posteriormente, ocorreram casos diversos de navegadores que se propuseram ir descobrir terras a ocidente, requerendo benefícios e privilégios sobre as mesmas. É possível que, durante algum tempo, a coroa portuguesa (leia-se a direcção política do Príncipe D. João) tenha jogado nas duas hipóteses, até tomar consciência de que a distância para ocidente era muito superior à que afirmava o florentino. Mas parece-me interessante seguir um conjunto de factos que podem ajudar a interpretar algumas das decisões tomadas.

Como já foi dito antes, em 1479, foi assinado o acordo das Alcáçovas, e uma das suas cláusulas estabelecia serem portuguesas todas as terras e ilhas descobertas a sul das Canárias “*contra Guínea*”, bem como o direito de navegação e comércio nessas paragens. Esta cláusula foi conseguida, sem sobra de dúvida, à custa de cedências, nalguns casos bastante humilhantes para D. Afonso V, e indicia uma clara opção no sentido de garan-

⁶ Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, 1992, p. 252. Existem sérias reservas quanto à autenticidade do referido documento.

tir o domínio dos mares do sul, mesmo que isso apenas tenha a ver com os tratos de comércio, que se revelavam bem lucrativos desde que foram atingidos os deltas do Volta e Níger. Entretanto, em 1481, morre D. Afonso V e sobe ao trono D. João II que, de imediato, manda construir a fortaleza de S. Jorge da Mina (5° 10'N; 1° 15'W). Ainda no ano de 1481⁷, Diogo Cão sai para a sua primeira viagem até à costa angolana e, a partir daí, são notórios os esforços para alcançar o extremo sul da África, em viagens sucessivas (três de Diogo Cão) que culminam com a de Bartolomeu Dias, em 1487/88, quando, finalmente, se dobrou o Cabo da Boa Esperança.

Não se sabe qual foi a data exacta em que Colombo apresentou o seu projecto a D. João II, mas supõe-se que terá ocorrido por fins de 1483 ou princípios de 1484. Na altura a casa da Mina funcionava em pleno, o ouro da Guiné chegava regularmente a Lisboa, e Diogo Cão já tinha regressado da sua primeira viagem, anunciando os contactos com o reino do Congo e preparando-se para partir de novo para o Hemisfério Austral. Parece-me claro que o soberano português não aceitaria inverter esforços, concedendo a uma iniciativa destas mais do que aquilo que aceitava sempre. Os “*privilégios do costume*”, direi eu. O governo das terras descobertas, com as limitações jurisdicionais habituais, e honras menores de nobilitação, que nunca eram definidas à priori. Não creio que Colombo se contentasse com isso, nem creio que D. João II estivesse disposto a inverter um processo que parecia dar passos seguros, que correspondia às opiniões científicas mais avançadas da época, e que seguia por um caminho onde os portugueses tinham de concentrar esforços para garantir o domínio efectivo de uma zona que, além do mais, já estava a dar lucro.

Pouco importam, no entanto, as razões ou os argumentos debatidos entre os representantes do rei e o navegador, uma vez que o projecto não foi aceite nem parece ter merecido a importância de uma referência numa crónica⁸. O que aqui interessa salienta é a forma como o Cristóvão Colombo, que chegou a Portugal em 1476, pode ter sido influenciado pelo ambiente de Lisboa para cimentar uma ideia que assumiu a força de uma obsessão. O facto de ouvir falar na existência de terras a ocidente – algumas delas com dimensões tão significativas que poderiam ser um dos países descritos por Marco Pólo – e de ter tomado conhecimento de uma teoria que colocava essas terras a uma distância acessível, numa viagem marítima directa, parece-me ter dado corpo apenas a uma parte do plano colombino. Outros factos com que contactou e que deve ter acompanhado com atenção deram ainda mais força às suas ideias, da mesma forma que a experiência das navegações realizadas naquela década lhe permitiu resolver alguns problemas náuticos e técnicos complexos, que a sua empresa comportava.

Contudo, antes de abordar as questões náuticas propriamente ditas, em que podem relacionar-se decisões tomadas pelo Almirante, com práticas e saberes que estão presentes nas navegações portuguesas entre o Golfo da Guiné e Lisboa, parece-me importante falar

⁷ Cármen Radulet, “As viagens de Descobrimento de Diogo Cão”, in *Mare Liberum*, nº 1, Lisboa, 1990, p. 188.

⁸ Apenas João de Barros – que escreveu muitas décadas depois do sucedido – lhe dedica umas linhas para dizer que “*todos houveram por vaidade as palavras de Colom*”. *Apud* D. Peres, *Op. Cit.*, p. 257.

de uma viagem que efectuou às Ilhas Britânicas, possivelmente em 1477⁹. Em relatos do próprio – registados numa nota à margem dum exemplar da *Historia* de Pio II¹⁰, e no fragmento de uma carta que, em Janeiro de 1495, escreveu aos Reis Católicos – diz o seguinte: “*Yo navegué el año de quatrocientos y setenta y siete, en el mes de Hebrero, ultra Tile isla cien leguas, cuya parte austral dista del equinocial setenta y tres grados, y no sesenta y tres, como algunos dizen...*”¹¹. Ou seja, navegou para além da Islândia (a Thule de Pytheas), cerca de 100 léguas, verificando que o mar não estava congelado e que “*avia grandísimas mareas, tanto que en lagunas partes dos vezes el dia subia veinte y cinco braças*”. Já vários autores repararam que esta tentativa de corrigir o que estava correcto, dizendo que a latitude da costa sul da Islândia são 73⁰ e não 63⁰, é um erro inexplicável para quem afirma lá ter estado e demonstra saber bem como é que se calcula esta coordenada¹². E digo que demonstra saber bem como se calcula porque, apesar dos valores errados que, por vezes, surgem nos seus escritos – que nalguns casos tocam o absurdo –, a diligência e segurança com que dirige os navios que comanda mostra que sabe muito bem onde anda e como deve proceder. Estes erros têm, portanto, uma origem qualquer que desconheço e sobre a qual não me parece prudente especular. Neste caso, por exemplo, podem resultar apenas de ter recebido a informação de outrem, sem que a tenha verificado *in loco*. E em abono desta hipótese refiro que a passagem por tão frías regiões com dificuldade poderia ter ocorrido em Fevereiro (como diz o texto), quando os gelos vêm quase até à Islândia¹³, os temporais são constantes e a as marés, que nalguns locais têm uma amplitude extraordinária, se comparada com o Mediterrâneo, de maneira nenhuma alcançam as 25 braças¹⁴. Ponho a hipótese de que tenha saído de Portugal em Fevereiro, com destino ao porto de Bristol e tenha passado, eventualmente, por Galway, onde observou que a amplitude das marés é elevada (?), ouviu histórias dos pescadores que, há muitos anos, iam pescar até às ilhas Feroés e à Islândia, chegando-lhe aos ouvidos os ecos da mais antiga saga viking, que hoje sabemos terem chegado à Groenlândia ou mesmo até à foz do rio S. Lourenço e Terra Nova¹⁵.

Pode ter acontecido que, ao sair de Lisboa, já levasse alguma informação sobre empreendimentos marítimos extraordinários, hoje difíceis de documentar. Existe, por exemplo, um conjunto de informações dispersas, de um modo geral de fundamentação frágil e espalhadas por obras escritas muito *a posteriori*, que registam relações políti-

⁹ É provável que esta viagem venha na sequência da que fora interrompida em 1476, pelo ataque corsário, mas isso é apenas uma conjectura.

¹⁰ *Historia Rerum ubique gestarum* de Eneas Sívio Piccolomini, eleito Papa Pio II.

¹¹ Cristobal Cólon, *Textos y documentos completos*, Madrid, 2003, p. 285.

¹² O valor correcto andarà pelos 63⁰ 23'N.

¹³ Em anos de extremo frio os gelos vêm até à ilha.

¹⁴ Esta afirmação de Colombo é, aliás, mais um problema para a análise da verdade do que ele próprio escreve. Por perto do Canal da Mancha e nalguns portos da costa ocidental da Grã-Bretanha, as marés podem atingir 10 metros (cerca de cinco braças e meia), mas na Islândia e na costa leste da Groenlândia é bastante mais pequena, não alcançando sequer os dois metros.

¹⁵ Estava há algum tempo em escavações uma estação arqueológica do que supunha ser uma povoação viking na Terra Nova.

cas entre D. Afonso V e o rei da Dinamarca, envolvendo a realização de uma expedição conjunta aos mares da Terra Nova. De tal viagem se tem conhecimento através de um documento publicado em 1909 por Luís Bobé, consistindo numa carta enviada pelo burgomestre de Kiel, a 3 de Março de 1551, ao rei Cristiano I da Dinamarca, anunciando que com ela segue um mapa onde está representada uma viagem até às costas da Groenlândia (natural para navegadores dinamarqueses) realizada a mando de seu avô Cristiano I e a pedido do rei de Portugal¹⁶. O documento é credível e sustenta a realização da empresa onde participaram portugueses, contudo, não fornece os dados suficientes para que se perceba quem foi e o que aconteceu. De qualquer forma foi assunto conhecido em Portugal (por um núcleo mais ou menos restrito?) e é muito possível que tenha chegado aos ouvidos de Cristóvão Colombo, acompanhando-o na viagem a Bristol e fazendo já parte do seu património onírico. E quando falo do património onírico de alguém que se aproxima de Bristol em 1477, creio não ficar muito longe da verdade ao pensar que seria muito parecido com o de Giovanni Cabotto, alguns anos mais tarde¹⁷. O projecto deste último, apresentado na altura ao rei Henrique VII parece-me semelhante ao que o Almirante apresentou a D. João II e depois aos Reis Católicos. Apenas com a *nuance* de pretender partir dos mares gelados da Islândia e Terra Nova, para o que requereu o saber dos marinheiros do Norte. Não deixa, contudo, de fazer sentido que as conversas ouvidas por Colombo em Bristol¹⁸ possam ter constituído mais um elemento importante na prossecução da sua ideia, que admito já estar em gestação. E admito já estar em gestação porque este sonho de alcançar o reino do Grande Can, Cipango ou a Índia, não era tanto uma ambição do norte quanto seria do mundo italiano ou, mais recentemente, português.

Pelo papel que os italianos tiveram no comércio com o Levante é natural que, desde sempre, tenham imaginado entrar no Mundo Índico, e obterem as mercadorias orientais livres das taxas inerentes ao transporte marítimo e a travessia pelo Médio Oriente. O que não tiveram foi solução fácil para esse problema. Foi a evolução dos conceitos geográficos (com e sem erros), e o desenvolvimento das navegações no Atlântico que lhes permitiu cismar sobre caminhos novos. Não é de espantar, portanto, que surjam dois homens, como Colombo e Cabotto, sorvendo conceitos, técnicas e teorias por todo o lado (nem sempre de forma organizada e coerente) e a tentarem a sua sorte, no sentido de concretizarem o que a sua imaginação, de mercadores do Mediterrâneo, concebeu.

¹⁶ Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, vol IV, 4ª Ed., Lisboa, 1985, p. 1146 e ss. Cristiano I tem um reinado quase coincidente com o de Afonso V.

¹⁷ Uma carta escrita pelo mercador veneziano, Lorenzo Pasqualigo, datada de 23 de Agosto de 1497 diz que “o nosso veneziano [Cabotto] que partiu de Bristol num pequeno navio, para procurar novas ilhas, regressou e diz que descobriu terra firme a 700 léguas daqui, e que é o país do Grande Can [China]”. São palavras que demonstram bem o intuito da viagem de Cabotto.

¹⁸ Apenas por intuição, e porque as informações que dá nos textos já citados não me parecem de quem conheceu a Islândia e muito menos os mares gelados que lhe estão a norte, estou a admitir que Colombo não passou de Bristol, reservando a possibilidade que tenha ido a Galway (Irlanda).

Pouco tempo depois de chegar a Portugal, Colombo casou com Filipa Moniz, filha de Bartolomeu Perestrelo, primeiro capitão donatário da ilha do Porto Santo, perto da Madeira. Hernando Colón, na sua *Historia*, relata que a sogra “*le dio los escritos y cartas de marear que le habían quedado de su marido*”, facto que foi contestado por Henry Harrisse afirmando que Perestrelo não era um navegador, sendo pouco provável que tivesse escritos, cartas e instrumentos náuticos. Na verdade Perestrelo era descendente de um comerciante italiano chegado a Portugal no final do século XIV e, como João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, comandou um dos navios que alcançaram e reconheceram aquelas ilhas, já conhecidas mas nunca povoadas. Efectivamente nada há que nos diga que fosse um perito em navegação, mas era um criado do Infante D. Henrique, como muitos outros que navegaram para a costa ocidental africana, sobre quem – salvo raras excepções – desconhecemos se sabiam navegar e qual era a sua verdadeira experiência a dirigir navios ou o que sabiam sobre cartas de marear. Não é, aliás, muito importante sabê-lo com pormenor, mas pode deduzir-se que, na sua condição de capitão do Porto Santo e, sabendo-se que não viveu na ilha senão muito tardiamente (1428), para lá se desolando com frequência e pelo mar, não parece difícil imaginar que navegou até à sua morte, por alturas de 1457 ou 1458 (bastante antes da chegada de Colombo a Portugal). Num momento em que os navios do infante D. Henrique sulcavam todo o Atlântico Ocidental, quase até ao Equador, parece-me provável que Perestrelo alguma coisa soubesse de mar e de navegações. Contudo – deixando esta polémica de parte – deve dizer-se que, após o casamento com Filipa Moniz, Colombo fez da ilha um dos seus pousos habituais, talvez porque a empresa comercial para quem trabalhava tinha interesses no comércio do açúcar madeirense, e o local lhe convinha. Tem-se dito que foi durante essa estadia que tomou consciência do tráfico marítimo português com o Golfo da Guiné, mas não creio que isso tenha acontecido porque os navios não tinham de passar por ali. Com mais facilidade colheria a experiência desses mares estando em Lisboa, na proximidade da Casa da Mina.

Há, porém, um conjunto de observações importantes que ele próprio descreve como tendo verificado no Porto Santo, e que serviram para lhe confirmar a ideia de que a ocidente daquelas ilhas, numa distância mais ou menos curta, existiam terras, de onde vinham restos de madeira e outros indícios. Aliás, o Almirante tem mais notas sobre estes objectos flutuantes “*vindos do ocidente*”, que diz ter visto em Galway e que outras pessoas lhe disseram ter observado, também, na ilha das Flores (Açores). Nestes dois últimos exemplos, os vestígios em causa são corpos humanos que, segundo ele, apresentavam características físicas de rosto largo, tal como os habitantes do Cataio. Na minha opinião, o problema destes relatos está no facto de terem sido registados em notas muito posteriores ao próprio acontecimento, parecendo-me que, uma vez mais, são criações da imaginação de Colombo numa altura em que precisa de provar aos Reis Católicos que as terras onde chegara, eram as terras do oriente que visitara Marco Pólo. Na verdade, a chamada *Gulf Stream* é uma corrente marítima com uma circulação geral, no Atlântico Norte, no sentido dos ponteiros do relógio. Portanto, qualquer objecto lançado ao mar, poderá ser arrastado por essa corrente, vindo da costa americana até à Islândia, à Irlanda

ou a qualquer outro ponto da Europa. É por causa dessa corrente que as algas do *Mar dos Sargaços* alcançam a Noruega e chegam à costa portuguesa, onde eram recolhidas na praia da Apúlia. O que é, de todo, inverosímil é que um cadáver humano chegue de uma costa à outra, em condições de lhe ser identificada qualquer forma facial, mesmo que tenha sido colocado, de forma ritual, dentro de uma pequena embarcação. E há ainda outro problema que é importante referir: se a *Gulf Stream* corre de oeste para leste, pelo norte do Atlântico, e pode arrastar objectos vindos de ocidente até ao limite (aproximado) dos Açores, na região do Porto Santo a sua direcção é de norte para sul, tornando improvável o aparecimento de alguma coisa vinda dos sectores geográficos que interessavam a Colombo¹⁹. Quer isto dizer que o movimento geral das correntes marítimas, que o Almirante parece conhecer bem quando efectua a sua primeira viagem, não resulta da observação de achados flutuantes que dariam à praia do Porto Santo, aos Açores ou a Galway. Estes casos (observados ou inventados) serviram-lhe para argumentar com um objectivo específico, ou ajudaram a fortalecer uma convicção já delineada. Mas a aprendizagem do Atlântico, propriamente dita, deve tê-la feito noutras circunstâncias que me parece estarem mais ligadas a viagens que se supõe ter feito ao Golfo da Guiné, em navios portugueses.

Colombo tem muitas notas que nos permitem inferir que, efectivamente, esteve na Guiné e, eventualmente, em S. Jorge da Mina. As que me parecem mais significativas são as assimilações de vocabulário e as comparações que faz nalgumas descrições das Antilhas, tomando como referência objectos, pessoas, ambiente ou flora da região da Guiné²⁰. E há, apesar de tudo, informações concretas dessa sua presença, apesar de que, algumas delas, nos suscitam mais dúvidas e interrogações. Por exemplo, diz-nos a certa altura que “*debajo de la línea equinoccial, en perpendicular, se encontra la fortaleza de la Mina*”. O referido lugar está afastado do Equador de 5° 10' para norte, parecendo ser demasiado o erro para quem lá esteve e – como diz – “*observe con diligencia la derrota, como suelen los capitanes y marineros, y después tomé la altura del sol con el cuadrante y otros instrumentos muchas veces*”²¹. O erro de mais de cinco graus pode dever-se ao facto de ter perdido a estrela Polar e de não saber, efectivamente, usar a altura do sol para determinar a latitude, apesar de o dizer. Hoje, a estrela deixa de ser observável a sul do paralelo de seis graus

¹⁹ Estas informações referem-se a uma direcção predominante da corrente que só poderá arrastar objectos para as praias do norte e leste da Ilha do Porto Santo. No entanto, ocorrem fenómenos locais e de pequena duração que se manifestam de outra forma. Sobre o caso específico do Porto Santo tive o cuidado de contactar com o Comandante Castro, meu amigo, que desempenhou o cargo de Capitão do Porto do Porto Santo, durante quatro anos e meio. É um cargo que obriga a uma particular atenção sobre os fenómenos marinhos, e o seu testemunho era particularmente importante. Disse-me não ter notícia de nenhum relato de objectos vindos de longe, sobretudo de ocidente, mas refere que, em circunstâncias particulares de vento dos quadrantes do sul, chegam às praias do Porto Santo objectos vindos da própria Ilha da Madeira. É insólito e invulgar, ocorre apenas numa área restrita, mas acontecia duas ou três vezes por ano. Esses objectos aparecidos na praia ocidental do Porto Santo podem ser identificados como vindos de longe, sobretudo, se é isso que se quer ver neles.

²⁰ Consuelo Varela, *Cristobal Colom. Retrato de un hombre*, Madrid, 1992, p. 56.

²¹ Consuelo Varela Y Juan Gil, ed., *Textos y documentos completos*, 2ª ed., 3ª impressão, Madrid, 2003, p. 90.

norte (depende da habilidade do observador), mas na época poderia sê-lo até um pouco mais a sul, dado que o seu afastamento polar era maior do que é agora. Ponho a hipótese, portanto, de que ao ver a Polar muito baixa ou até de ter deixado de a ver, tenha inferido que estava sobre o Equador, estando ainda um pouco a norte dele. Em todo o caso, esta é apenas uma hipótese plausível para um erro que se afigura incompreensível em face do saber anunciado²².

Numa outra nota, do género das anteriores, diz que “*El Rey de Portugal envio a Guinea en el año del Señor 1485 al maestro José, su físico y astrólogo, para reconocer la altura del sol en toda Guinea. Este cumplió con todo y dio cuenta al dicho serenísimo rey, coando yo me encontraba presente*”. Esta afirmação (que não podemos esquecer ter sido escrita uma década depois dos factos) poderia entender-se como tendo Mestre Vizinho explicado a D. João II, quais as latitudes de diversos pontos de África, verificados por si próprio, sendo que isso “aconteceu” na presença de Colombo, talvez quando veio a Portugal na segunda metade da década de oitenta, já depois de daqui ter saído, em 1484. Poderíamos aceitar que tal facto foi simultâneo com a descrição de Bartolomeu Dias dos lugares do sul e da posição do Cabo da Boa Esperança, que Colombo também diz ter ouvido contar ao rei pelo próprio, apesar de ter registado a latitude com um erro de cerca de 10⁰²³. Um problema um pouco diferente surge numa das anteriores notas do seu punho, ao afirmar que tomou (o próprio) a altura do sol com o quadrante “*y encuentre que concordaba con Alfragano, es decir, que correspondian a cada grado 56 milhas y 2/3 [...] Lo mismo halló el maestro José, físico y astrólogo y otros muchos*”²⁴. Não cabe no âmbito deste trabalho analisar com pormenor os valores do grau terrestre com que contou Colombo, Toscanelli ou, eventualmente, Ptolomeu, para deduzirem que o espaço da terra desconhecida, entre o extremo da Ásia e a Europa, era bastante curto e estava ao alcance de uma viagem marítima muito fácil. O que não levanta quaisquer dúvidas é que o módulo do grau terrestre de Mestre Vizinho era de 17 ½ léguas, e presumia um perímetro equinocial que não permitia as interrogações (sonhos) que assaltavam Colombo. É isto quer dizer que não pode ser verdade que se tenham encontrado e partilhado experiências desta natureza na costa da Guiné.

Bem sei que, no emaranhado de medidas de comprimento, que povoaram o Mediterrâneo desde a Antiguidade, e respectivas correspondências com o grau terrestre, não é fácil saber com certezas, que valor tinha a milha de que falava Colombo. Que compri-

²² Há muitos erros absurdos de coordenadas em escritos de Colombo ou em textos supostamente copiados deles. Nalguns casos não encontro explicação, mas aqui atrevo-me a avançar esta hipótese.

²³ Colombo afirma ter ouvido Bartolomeu Dias dizer que o Cabo estava a cerca de 45° S, quando, na realidade está em 34° 30'S. Alguns historiadores quiseram interpretar esta informação de Colombo como o resultado de uma tentativa portuguesa de alongar distâncias e criar a sensação, em Castela, de que a volta do Cabo para a Índia era, de facto, muito longa. Sem querer afirmar nada em definitivo, porque me parece que o assunto necessita de mais estudo eu entendo todos estes erros de Colombo (Mina, Thule, Cabo da Boa Esperança, etc.) como uma tentativa do próprio de dar consistência à sua argumentação sobre as terras que descobrira a Ocidente.

²⁴ Sobre esta eventual presença de Mestre Vizinho na Guiné, que me parece bastante duvidosa, veja-se Luís Albuquerque, int. e notas, *Guia Náutico de Munique e Guia Náutico de Évora*, Lisboa, 1991, p. 78

mento tem cada um dos estádios daqueles que quinhentos perfazem um grau de latitude, segundo Ptolomeu? Que tamanho exacto teria a milha das que considera Alfragano?... É muito difícil sabê-lo e os jogos de números, quando estes nos surgem nestas quantidades, permitem tudo. O que parece óbvio é que, atendendo à distância que permeia entre o extremo ocidental da Europa e o extremo oriental da Ásia (medida em estádios, em milhas, em léguas ou em côvados árabes, isso pouco importa), o Almirante acreditava que das Canárias a Cipango distavam apenas cerca de 45 ou 50 graus. Sendo evidente que esta ideia não era aceite nem pelos cosmógrafos portugueses nem pelos castelhanos. Não quer isto dizer isto dizer que Colombo não foi à Guiné. Significa apenas que não são verosímeis as afirmações que faz sobre as conversas com Mestre Vizinho, e que não estava a par dos mais avançados conceitos geográficos do seu tempo. A fabulosa biblioteca de Cristóvão Colombo só foi formada a partir do momento em que saiu de Portugal (talvez por razões de natureza económica), e é como anotações a alguns dos livros que adquiriu então, que surgem os comentários supracitados, com as afirmações acerca de factos e acontecimentos que, nalguns casos, me parece difícil que tenham ocorrido.

Não me parece legítimo afirmar que o Almirante desconhecia as matérias sobre que lia e por isso cometia estes erros. Na maioria dos casos, os dados e os utensílios intelectuais da época, não permitiam uma explicação incontestável dos conceitos, e as suas ideias poderiam parecer tão legítimas como quaisquer outras. É muito fácil olhar para o que disse ou para o que acreditou e defendeu desesperadamente, e criticá-lo com o saber de hoje, mas não é legítimo fazê-lo, porque os instrumentos de conhecimento que temos agora não estavam disponíveis para os homens de então. Entendo que Colombo estava no limiar de um saber de origem clássica, a renovar-se com passos largos, à beira do qual ficou petrificado num patamar onde imaginou que podia fazer algo tão fabuloso como chegar à China e ao Japão navegando para ocidente. Terá falhado como renascentista erudito, mas não falhou como navegador, como veremos mais adiante.

As grandes navegações portuguesas que conduziram à exploração do Atlântico até ao Cabo da Boa Esperança, abrindo o caminho da Índia e do Extremo Oriente, começaram de forma sistemática a partir de 1415/18, após a conquista de Ceuta levada a cabo pelo rei D. João I, com a estreita colaboração dos seus três filhos mais velhos. É sabido como o infante D. Henrique ficou encarregado dos assuntos africanos, a partir de 1418, e como a concentração de meios navais no porto de Lagos permitiu o lançamento de sucessivas viagens de reconhecimento que, persistentemente, foram chegando mais e mais longe. Ao ler o *Diário da Primeira Viagem de Colombo*, e tomando consciência dos temores que afligiram as tripulações, ao ponto de viverem a eminência de motins e revoltas, entendemos a angústia daqueles que pela primeira vez seguiram ao longo das praias desertas da África Ocidental, caminhando para sul, mas sentindo o medo de não conseguirem regressar, e de não terem meios suficientes para sobreviver. Tinham herdado os portugueses as técnicas ancestrais de navegação praticadas no Mediterrâneo desde longa data, e que eram do conhecimento de quase toda a Europa. Conheciam a bússola, sabiam manter um rumo no mar, estimavam a distância percorrida e esperavam alcançar uma costa em pouco tempo, acreditando que a chegada a um porto onde pudessem

obter apoio não seria muito difícil. E foi com estas técnicas simples que se aventuraram pelo Atlântico, não ousando, porém, afastar-se muito de terra, confiando em sinais que a experiência tinha ensinado a ler e interpretar, como avisando de mau tempo, da proximidade de terra, da existência de baixos ou escolhos, etc. E defendiam-se com técnicas que observamos também nas viagens de Colombo, quando sabe que está na proximidade de ilhas e tem de navegar devagar, sempre de dia e com vigias nas vergas, etc.. São saberes ancestrais, nalguns casos milenares, transmitidos de geração em geração, com uma aplicabilidade que, nalguns casos, vem até aos dias de hoje, apesar do desenvolvimento técnico e da panóplia de ajudas à navegação disponíveis. Estou em crer que no primeiro reconhecimento da Madeira (1418) e nas viagens até às Ilhas Canárias nada mais se utilizou do que o velho saber marinho do Mediterrâneo, delineando as rotas com base em referências de terra e estimando os caminhos percorridos, quando das sempre pequenas travessias.

Um problema grave se levantava, contudo, a estas viagens ao longo da costa africana. No caminho do sul – sobretudo durante as épocas de bom tempo, favoráveis à navegação – corre um ventinho favorável de norte ou noroeste, a que se soma uma corrente franca com o mesmo sentido, a ajudar à viagem. O problema é que, a constância desse tempo, faz com que o regresso se transforme num suplício, em que os navios tinham de fazer bordos alternados, demorando um tempo infinito para ganhar a mesma distância que para sul fora percorrida num instante. O que sentiria essa gente, quando olhava para a costa deserta das praias africanas, sem um local onde recolher alimentos ou água, sabendo que cada dia de viagem para sul, poderia significar vários dias para voltar ao ponto de partida? Pensando nisto compreendemos como foi difícil o avanço e como apenas 16 anos depois do reconhecimento da Madeira, se conseguiu passar além do mítico Cabo Bojador.

Por incrível que isso possa parecer, quando tal aconteceu, já há sete anos que tinham sido avistadas as primeiras ilhas dos Açores (1427). Gago Coutinho tem uma explicação lógica para esta precoce descoberta, imaginando que os navios que regressavam de África começaram a fazer um imenso bordo ao largo do Atlântico, com o vento na amura de estibordo, para depois virarem de bordo e demandarem a costa portuguesa, por alturas do Algarve ou de Lisboa. Foi num desses bordos largos que foi avistada a primeira ilha açoriana. Contudo, essa navegação, mais ou menos larga, que constituía a solução mais fácil de regresso a Portugal, apresentava uma dificuldade que se veio a notar na forma titubeante e lenta como se colonizou este arquipélago. Os marinheiros embrenhados assim no mar alto, não tinham uma maneira de saber a posição do navio, confiando em intuições que, de maneira nenhuma, se podiam revelar seguras. Impôs-se aos homens do Mar Alto a necessidade de utilizar um meio astronómico de orientação, semelhante, no fundo, aquele que já era conhecido dos cosmógrafos, mas que era difícil de aplicar por gente tosca e mal preparada em coisas de matemática, com dificuldades para contas complicadas. A primeira informação concreta da utilização de um quadrante para observar a altura da Estrela Polar, como forma de identificar o local onde se navegava, consta de um relato de Diogo Gomes, numa viagem ao largo das Ilhas de Cabo Verde, entre

1455 e 1460. Nessa altura já se sabia bem que a forma de contornar os ventos de norte e noroeste, para regressar a Lagos, era fazendo uma enorme volta pelo largo, passando, nalguns casos, para oeste dos Açores, e regressando a terra, num outro bordo, quando a altura da Estrela Polar indicasse que era tempo de o fazer. Foi assim que se fez a aprendizagem do Atlântico Norte, aperfeiçoando a técnica de observação astronómica, sabendo que a altura do Pólo Norte era igual à latitude do lugar, e analisando como se comportavam os ventos e as correntes. No tempo de D. João II, quando Colombo já estava em Portugal, as viagens já tinham entrado pelo Golfo da Guiné e já tinham revelado as voltas que o mar dá nas zonas equatoriais. Provavelmente, já existia uma nova forma de cálculo da latitude, observando a altura do sol e realizando um cálculo simples, onde entra a declinação do astro, lida numa tabela própria.

Depois de que, em 1481, foi construída a fortaleza da Mina, as viagens eram frequentes porque o comércio era lucrativo. O caminho do sul era fácil porque, depois da “*nortada portuguesa*” associada à circulação de ar em torno do anticiclone dos Açores, surgem os ventos alísios de nordeste, que permitem fazer toda a viagem com vento favorável e relativamente perto da costa. Passada que era a Serra Leoa e dobrado o Cabo das Palmas, os navios encontram a contra corrente equatorial que os arrasta para dentro do Golfo da Guiné e que continua a facilitar a viagem, mesmo em situações de calmaria. Para regressar não era possível usar o mesmo caminho, porque esta mesma corrente o impossibilitava. Navegava-se francamente a sul, procurando a corrente equatorial do sul, que atira para fora do Golfo, e entrava-se na tal volta larga que, muitas vezes, ia bastante para ocidente, e que pode estar na origem de avistamentos de ilhas a que não era possível regressar, mas que podem ter alimentado as lendas ouvidas por Colombo quando da sua estadia em Portugal. Com a sua ida à Mina – eventualmente pelos anos oitenta e oitenta e três do século XV – o Almirante pode não ter falado com Mestre José Vizinho (como já se disse) e pode até nem se ter apercebido bem da latitude desse local, mas aprendeu que existia um vento regular, soprando de NE, entre o paralelo das Canárias e o Golfo da Guiné²⁵, e numa extensão considerável para oeste. Era esse vento que tinha de ser contornado com uma volta larga, até à latitude dos Açores, onde surgiam os “*gerais do oeste*” que permitiam a aproximação à costa portuguesa com toda a facilidade²⁶. E é na conjugação destes dois ventos, conhecidos dos portugueses desde que se efectuavam as viagens à Mina, que reside o “*segredo*” náutico das viagens de Colombo. E a forma serena como ele conduz os seus navios mostra que sabe isso muito bem, tendo consciência que esse saber não é acessível aos que o acompanham e que não viveram a experiência da “*volta da Mina*”.

²⁵ Refiro-me aos alísios de NE que sopram no Hemisfério Norte e se sentem até regiões mais ou menos a sul, consoante a época do ano considerada e o deslocamento do chamado Equador Meteorológico.

²⁶ A latitude dos chamados “*gerais do oeste*” varia também com a época do ano, como é compreensível.

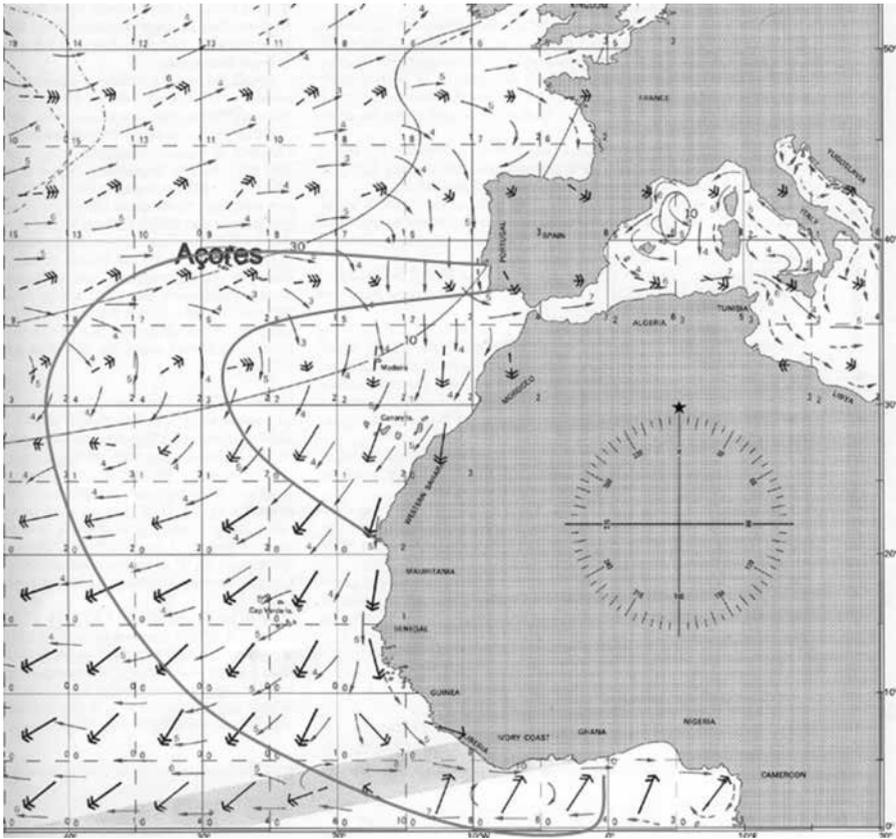


Fig. 1 – Voltas da Guiné e da Mina estabelecidas pelos navegadores portugueses a partir dos anos oitenta do século XV, para regressar da costa africana a Portugal.

Observemos, portanto, alguns aspectos registados no chamado *Diário de Bordo da 1ª viagem* e que, infelizmente, não é mais do que uma cópia modificada e simplificada tirada de um original perdido. E é importante referi-lo porque o texto, apesar de ser o produto da consciência de Bartolomé Las Casas²⁷, apresenta erros grosseiros, que nos parece impossível constarem do documento primitivo, se o mesmo foi escrito por quem dirigiu a navegação e esteve atento aos fenómenos marinhos.

²⁷ Seguiremos as edições, Cristóvão Colombo, *A Descoberta da América. Diário de bordo da 1ª viagem (1492-1493)*, Prefácio de Luís Albuquerque, Tradução de Ana Rabaça, Lisboa, 1990; e Consuelo Varela y Juan Gil, ed., *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos*, 2ª ed. 3ª impresión, Madrid, 2003.

A primeira questão que me parece pouco coerente é a constante referência ao facto de Colombo, na viagem de ida, estimar uma distância percorrida e registar um valor ligeiramente inferior, com o intuito explícito de dar a entender ao pessoal de bordo que não estavam a afastar-se tanto de terras de Espanha, quanto, na verdade, acontecia. Esta atitude ocorre logo no registo de 10 de Setembro, pouco depois de perderem de vista a terra das Canárias. Diz explicitamente: “*Nesse dia e nessa noite fez sessenta léguas [...] Mas só contou quarenta e oito léguas a fim de que sua gente não se assustasse com a duração da viagem.*”²⁸ Esta situação repete-se até à chegada às Bahamas, mas tem como contradição o facto de que, em determinadas alturas, se reuniram os pilotos dos diferentes navios, e acertaram entre si a estima, como aconteceu no dia 19 de Setembro. Na minha opinião, este género de descrições de “*manobras*” atribuídas a temerários comandantes, para ludibriar as tripulações ou mesmo forçá-las a ficar no mar sem revoltas ou protestos (porque entregues à competência daquele único homem), tem algo de mítico, que se repete em muitos outros relatos e, de um modo geral, são histórias construídas *a posteriori*²⁹. Não estou inclinado para valorizar o facto.

Não me parece serem de valorizar, igualmente, pequenas incongruências de registo como a que acontece no dia 17 de Setembro. “*Continuou a navegar para oeste [...] A corrente ajudava-os*” – e logo a seguir – “*Viram muita erva e muitas vezes. Era erva de rocha e vinha do poente*”. Ora se vento e corrente os ajudavam é porque “*empurravam*” para oeste, de forma que a erva não podia vir desse mesmo lado. A mesma corrente e vento não podiam ajudar os navios a ir para oeste e a erva a vir para leste. Trata-se, naturalmente, de uma interpretação que tem a ver com a ansiedade de encontrar terra daquele lado, presente na forma como se interpretavam todos os sinais.

Há contudo um episódio interessante registado durante a viagem, que importa aqui tratar com um pouco mais de detalhe, pelos equívocos que tem levantado junto da historiografia tradicional sobre Colombo. Refiro-me às referências, que começam no dia 13 de Setembro [1492], onde se diz: “*Nesse mesmo dia, ao começo da noite, as bússolas marcavam o noroeste, e de manhã ligeiramente o nordeste*”³⁰. Nesta tradução portuguesa a indicação é a de que as agulhas marcavam noroeste no princípio da noite e nordeste pela manhã, mas no original castelhano as expressões são “*noruesteavan*” e “*nordesteavan*”, que sugerem imediatamente a ideia de que se estava a registar o fenómeno de variação de declinação da agulha. Como sabemos, as agulhas magnéticas não apontam exactamente o norte geográfico, mas uma outra direcção conhecida como norte magnético, sendo a

²⁸ Cristóvão Colombo *A Descoberta da América, Diário de Bordo da 1ª viagem*, Mem Martins, 1990, p. 24.

²⁹ Apenas como exemplos desta forma mítica de fazer o relato, no sentido de valorizar a coragem do capitão, em relação a uma turba de pessoal assustado, realço o relato da viagem de Vasco da Gama, feito por Gaspar Correia (que não é confirmado por nenhuma outra versão). Na *Moby Dick*, de Melville, num gesto de arrojo que transformaria a aventura irreversível, o capitão destrói as agulhas de bordo à frente de toda a tripulação.

³⁰ Cristóvão Colombo. *A Descoberta...*, p. 25. A expressão é do tradutor, mas no original de las Casas está “*En este día, al comienzo de la noche, las agujas noruesteavan e a la mañana nordesteavan algún tanto*”. Consuelo Varela y Juan Gil, ed. *Cristóbal Colón...*, p. 100.

diferença angular entre um e outro conhecida como declinação magnética. Toda a historiografia – e sobretudo a historiografia tradicional sobre Colombo – interpretou esta passagem como sendo a primeira verificação da variação da declinação magnética, constatando o Almirante que tinha passado pela chamada linha agónica, ou de declinação zero. Na noite de 13 para 14 de Setembro de 1492, as agulhas de bordo deixaram de ter declinação oeste (noroesteavam) e passaram a ter declinação leste (nordesteavam).

Seguindo, porém, o diário, no dia 17 de Setembro se diz: “*Os pilotos fizeram-se ao norte, marcaram-no e viram que as agulhas declinavam de um grande quarto*”; mas logo seguir diz o texto que: “*O almirante, ao aperceber-se disso, ordenou que, desde o amanhecer, se recommencesse a tomar o norte, e viu-se que as agulhas eram exactas. A causa era que a estrela Polar parecia mover-se, mas não as agulhas.*”³¹ No texto original em castelhano é explícito que “*Tomaron los pilotos el Norte, marcándolo, y hallaron que las agujas noruesteavan una gran cuarta*”³² e a tradução de “*noruesteavan*” por “*declinavam*” impede-nos de compreender toda a dimensão do que está em causa. Na verdade, no dia 17, ao anoitecer as agulhas voltavam a desviar-se para noroeste, tal como na noite de dia 13, sendo que, de manhã já apontavam o norte exacto. Aliás, no dia 30 de Setembro “*ao sol-poente, as agulhas declinam um quarto para noroeste, e, ao amanhecer, estão exactamente na direcção da estrela Polar.*”

Há nas sucessivas descrições um aspecto que passou despercebido aos historiadores, nomeadamente aqueles que anunciaram ter o Almirante descoberto o fenómeno da variação da declinação magnética com a posição geográfica. Quando um navio se desloca de leste para oeste, como aconteceu com a esquadra de Cristóvão Colombo, em 1492, a declinação magnética não pode passar de oeste para leste, durante o percurso de uma noite, para, mais adiante, voltar a ser oeste e repetindo esta alternância de oeste e leste todos os dias, entre o anoitecer e o nascer do sol. O que estes três registos mostram com toda a clareza é que o Almirante desconhecia que a Estrela Polar não estava exactamente no Polo celeste e rodava em torno dele, podendo estar a leste, a oeste, acima ou abaixo dele, conforme a hora do dia. Dá, aliás, uma volta completa, em 24 horas (tal como o Sol), sabendo nós que, em 1492, estava afastada do Pólo cerca de 3° 40'. O que Colombo observou nesses dias 13, 17 e 30 de Setembro – ou o que se pode concluir do texto de Bartolomé las Casas – foi este movimento diurno da Estrela Polar, em volta do Pólo, e não qualquer fenómeno de variação da declinação magnética. Ele próprio percebe o que se passa e faz uma interpretação correcta quando diz que “*parece que a estrela se desloca como as outras e que as bússolas dizem a verdade.*”³³

É provável que Colombo conhecesse o Regimento do Norte, sabendo que era necessário somar ou subtrair valores à altura, para determinar a latitude, mas não sabe que esta correcção decorre do afastamento polar da estrela e dos círculos que a mesma descreve em torno do Pólo. De acordo com o texto de las Casas, descobriu-o durante

³¹ Cristóvão Colombo, *op.cit.*, p. 27.

³² C. Varela y J. Gil, *Cristóbal Colón...*, p. 101.

³³ Cristóvão Colombo, *op. cit.*, p. 35.

esta viagem. Seja como for, as observações que faz de forma alguma podem ter a ver com a verificação de um fenómeno de variação da declinação magnética de lugar para lugar.

Por último saliento a rota que o Almirante procurou realizar até ao seu destino (que para si seria Cataio ou Cipango) e como regressou à Europa. Do que se infere do *Diário*, partiu de Palos a 3 de Agosto, realizando um percurso simples e conhecido até às Canárias, onde reparou a *Pinta* que fizera uma avaria no leme. Só zarpou em direcção ao Atlântico ocidental a 6 de Setembro, partindo de La Gomera (28° N). Seguiu um rumo oeste, com um vento favorável, que suponho ter soprado de NE, fazendo-lhe orçar os navios e levando a que tivesse de chamar a atenção dos marinheiros do leme³⁴. Só mesmo no final da viagem cedeu em guinar para SW, porque avistou muitas aves que nesse sentido voavam. O *Diário* afirma “*porque o almirante sabia que a maior parte das ilhas que são dos Portugueses foram descobertas seguindo o voo das aves*”, mas eu julgo esta consideração irrelevante, por me parecer que esse saber era de todos os marinheiros e não só dos portugueses. Alcançou a ilha de S. Salvador em 12 de Outubro de 1492, percorrendo toda a região das Bahamas. A 30 de Outubro, estando em Cuba, opinou que estaria “*quarenta e dois graus norte da linha equinoxial*”, segundo o texto de Las Casas. Mas o copista acrescenta, “*se o manuscrito de onde copiei isto não estiver errado*”, o que efectivamente acontecia. Estavam por cerca de 21°N. Aliás, no dia 2 de Novembro está escrito “*Nesse local [não muito longe do anterior], nessa noite, o almirante fez o ponto com o auxilio de um quadrante e achou que estava a quarenta e dois graus da linha equinoxial*”. Volta a haver um erro, para o qual não tenho explicação coerente e não quero especular. Apenas não creio que seja falta de conhecimento de Colombo ou defeito do instrumento em causa, tanto mais que, noutros locais do *Diário*, se tecem considerações sobre que a latitude daquelas ilhas deve ser próxima das Canárias. Além do mais, era conhecida a latitude das Ilhas dos Açores, de Lisboa, de Cádiz e de Palos. Não seria, portanto, normal que achando-se a 42° de latitude, procurasse ganhar ainda mais norte para regressar a Espanha, como de facto aconteceu. A meados de Janeiro iniciou o regresso a Espanha e a 16 de Fevereiro estava em Santa Maria, nos Açores, precisamente dentro da rota correcta e que tinha de seguir.

³⁴ “Os marinheiros governavam mal, derivando para o quarto noroeste e mesmo para o meio quarto”. C. Colombo, *op. cit.*, p. 24. É um fenómeno natural com o vento fresco.

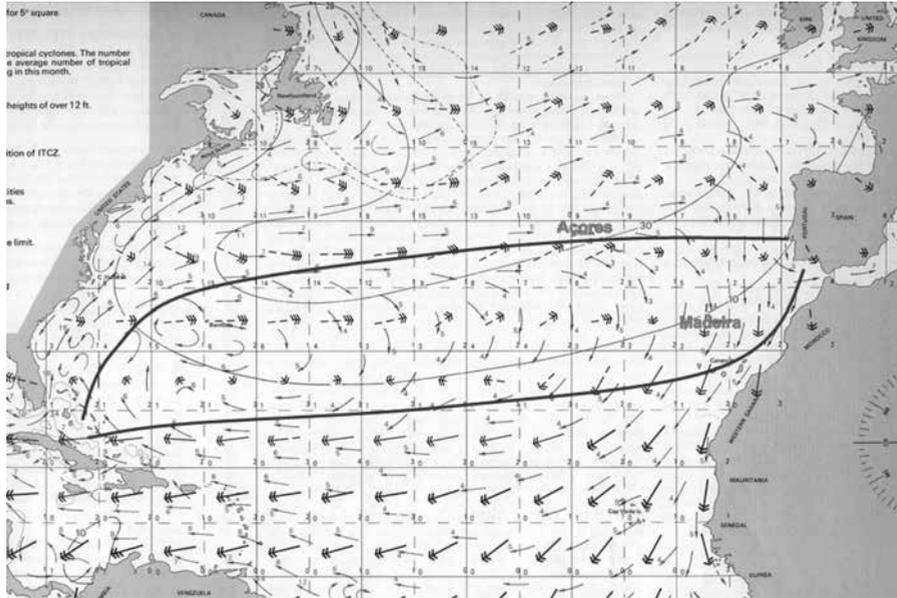


Fig. 2 – Derrotas seguidas por Cristóvão Colombo, na sua primeira viagem às Antilhas (1492-1493).

À maneira de conclusão, resumo pois os pontos de vista que tenteie explicar ao longo do texto. Colombo era descendente de um mercador italiano (ele próprio ligado ao negócio), familiarizado com toda a riqueza inerente ao comércio com o Levante e com os produtos orientais, que não podia deixar de sonhar com uma forma de chegar a toda a riqueza que lhe passava diante dos olhos. Fascinou-o, por isso, o espaço português da segunda metade do século XV, quando se desenvolveu o comércio africano e Lisboa se tornou uma metrópole cosmopolita. Teve condições de acesso a um saber clássico, muito ao jeito do Renascimento. Aprendeu latim, leu livros que falavam de mundos distantes e prodigiosos e tomou conhecimento de conceitos geográficos que lhe suscitaram soluções alternativas à rede comercial que sempre conhecera. Pensou até que, se conseguisse abrir uma nova e revolucionária via para esse comércio, caber-lhe-ia o lugar que vira ser ocupado por gente que invejou durante a sua infância e juventude. Portugal foi, talvez, o local onde esta imaginação fértil e espírito aventureiro, mais se desenvolveram, fosse pelo momento que se vivia, fosse pelas viagens que teve oportunidade de efectuar. Imaginou que o Oriente, de onde vinham as mercadorias ricas que, desde miúdo via chegar à sua terra e com que se cruzara em Lisboa, podia estar ao alcance de meia dúzia de dias de viagem, caminhando atrás do sol poente. Foi um sonho de muitos outros, contudo, no caminho da Guiné e no contacto com as viagens portuguesas ele percebeu que no Atlântico Norte havia uma via de vento favorável ao caminho para o sul e ocidente (os alísios

de NE) e outra de regresso, um pouco mas a norte. Digamos que ao juntar este saber prático, colhido no mar, com um conhecimento geográfico clássico e difuso, aprendido em leituras rápidas e em discussões literatas, elaborou o plano que seria a obsessão da sua vida. Apesar de não ter alcançado os objectivos que se propunha, as suas viagens são o espelho de um conhecimento náutico que não é possível negar, e que resultou de uma experiência múltipla onde teve um papel determinante o conhecimento do regime de ventos e correntes do Atlântico. A herança que levou de Portugal.

RELAÇÕES DE CRISTÓVÃO COLOMBO COM D. JOÃO II

Comunicação apresentada pelo académico

José Manuel Garcia, em 14 de Março

As relações estabelecidas entre grandes personalidades são por vezes marcantes na evolução da História da Humanidade, facto que está bem exemplificado no caso das que se verificaram entre Cristóvão Colombo e D. João II, dois símbolos de vontades que marcaram decisivamente um processo tão importante como foi o dos Descobrimentos. Perante esta realidade vale a pena fazermos um esforço de reflexão para referenciar os pontos fortes de tal relacionamento através de uma breve síntese onde se foca e contextualiza no essencial os seus momentos chaves que temos por bem fundados cientificamente e devidamente situados no tempo e no espaço.

1479

A 25 de Agosto de 1479, Cristóvão Colombo estava na sua Génova natal, onde fora tratar de negócios de açúcar da Madeira em que estava envolvido, preparando-se para rumar a Lisboa e declarando ter então vinte e sete anos, sendo por isso um pouco mais velho que D. João II, que nascera em 1455. Foi pouco depois da referida passagem de Colombo por Génova que a 4 de Setembro de 1479 se assinou o Tratado de Alcáçovas, ratificado logo de seguida por D. Afonso V e o seu filho o príncipe D. João (futuro rei D. João II) e mais tarde pelos chamados Reis Católicos. Através deste acordo Portugal voltava a assegurar a exclusividade da exploração das terras a sul do cabo Bojador a que vinha procedendo desde o tempo do infante D. Henrique, cedendo então a Castela os direitos que reclamava às Canárias. O teor desse documento tão marcante na política de *mare clausum* portuguesa foi divulgado de forma a ser cumprido, pelo que a ele teria tido acesso Colombo depois do seu regresso a Portugal.

Por este tempo Colombo era bem conhecido não apenas em Lisboa mas também no Funchal, onde habitou durante algum tempo, facto que levou a que tivesse sido ali bem recebido quando por lá passou em 1498 no decorrer da sua terceira viagem à América. Foi igualmente cerca de 1479 que ele casou com Filipa Moniz, filha de Bartolomeu Perestrelo, que tinha sido o primeiro capitão da ilha de Porto Santo.

Na nossa perspectiva o acontecimento que mais marcou Colombo durante a sua permanência em Portugal, para onde viera talvez em 1476, consistiu na tomada de conhecimento da ousada proposta que em 1474 o florentino Paolo del Pozzo Toscanelli propusera ao futuro D. João II, por neste ano fora encarregado pelo pai D. Afonso V de dirigir os Descobrimentos. Aquele famoso cientista expressara as suas ideias numa carta que enviou a 25 de Junho de 1474 ao cónego em Lisboa Fernando Martins, ao

qual já as havia comunicado em Florença pelo menos desde 1459. É de realçar que o conhecimento de tal carta apenas chegou até nós porque foi o próprio Colombo que a copiou, preservando assim o seu conteúdo. D. Afonso V (na realidade D. João) era aí aconselhado a mandar os navios portugueses buscar as Índias rumando a ocidente e não de acordo com a forma iniciada com o infante D. Henrique, que consistia em percorrer o litoral africano, até que se pudesse chegar por uma via oriental à Ásia. Tal como acontecera anteriormente a proposta do florentino foi recusada, além de que os Descobrimentos tiveram de ser interrompidos durante os anos seguinte devido à guerra travada entre Portugal e Castela que resultou da pretensão de D. Afonso V ao trono desde reino, a qual só terminou com a assinatura do já mencionado Tratado de Alcáçovas.

Enquanto esteve em Portugal Colombo teve ocasião de navegar em navios portugueses não apenas para a Madeira mas também para África, tendo ido nomeadamente à Mina, adquirindo assim uma larga experiência de navegação que lhe iria permitir fazer a viagem que o iria immortalizar, além de ter ouvido histórias sobre a busca de ilhas a ocidente, que os portugueses procuravam, e de ter contactado com mestres da náutica como José Vizinho.

1483

Colombo ao tornar-se um defensor da tese expressa de Toscanelli e depois de ter adquirido experiência e saber na arte de navegar com os portugueses considerou-se apto a por em prática o projeto de ir às Índias e Cipango rumando a ocidente pelo que decidiu solicitar um encontro a D. João II os meios necessários à sua realização. Tal pedido foi formulado num encontro que poderá ter ocorrido em Junho de 1483 junto ao então famoso santuário de Nossa Senhora da Luz, em Carnide, sendo depois recusado pelo rei português após o parecer negativo emitido pelos seus conselheiros para assuntos náuticos. Terá sido provavelmente tal recusa que levou Colombo a partir em 1485 para Castela em busca de apoio para a realização dos seus anseios. É aqui de assinalar que ao chegar à Andaluzia Colombo foi conhecido por “português”, pois sendo ali desconhecido dele apenas se sabia que viera de Portugal, onde havia vivido nos anos anteriores e se formara nas coisas do mar, o que lhe poderia dar alguma credibilidade junto das autoridades castelhanas devido à justa fama que os portugueses gozavam na arte de navegar. Uma situação idêntica veio a acontecer com o português Fernão de Magalhães quando se foi por ao serviço de Carlos V para lhe apresentar o seu projecto de ir às Molucas por ocidente.

Sobre o momento decisivo do encontro de Colombo com D. João II em 1483, onde aquele lhe apresentou o seu projeto de viagem, ficaram registos que ele deixou em apontamentos, ou “livros de memórias”, como lhes chamou Bartolomeu de Las Casas. Tais fontes, hoje perdidas, foram aproveitadas por Fernando Colombo ao redigir a biografia do seu pai quando ao referir-se ao teor da conversação havida entre Cristóvão Colombo e D. João II utilizou as seguintes palavras: “*Il che dice che affermava eziandio lo stesso re di Portogallo, ragionando con lui di queste cose; e che gli furono mostrate*”, no que foi seguido de perto por Las Casas que escreveu: “*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 perentórias que são fundamentais para compreender o teor dos contactos estabelecidos entre Colombo e o rei português, pois revelam que o primeiro estivera "*falando com ele sobre estas coisas*", as quais estavam relacionadas com a via ocidental para chegar às Índias. É de salientar terem tais conversas surgidas no contexto em que se equacionou a importância dos indícios reunidos sobre terras que se situavam a ocidente, que o genovês pensava serem asiáticas, entre os quais se destacavam "*canas grossas em que de um nó a outro cabiam nove garrafas de vinho*" vindas do ocidente e detetadas pelos portugueses nas suas ilhas atlânticas. Tais objetos guardavam-se no já referido santuário de Nossa Senhora da Luz em Carnide, sendo pois aí que o rei português as mandou mostrar a Colombo. Esta circunstância, juntamente com o facto de ser esta a única povoação onde em Junho de 1483 D. João II esteve perto da Lisboa entre os anos do seu reinado de 1481 a 1485 em que Colombo esteve em Portugal levam-nos a supor que o encontro entre os dois homens se realizou no referido local e data.

O oferecimento de Colombo a D. João II e a recusa deste foram de tal forma importantes que mereceram ser referidos pelos cronistas portugueses, como iremos observar mais à frente.

1488

Fernando Colombo e Bartolomeu de Las Casas declararam que Cristóvão Colombo teria partido de Portugal irritado e desagradado com D. João II por este ter apoiado Fernão Domingues do Arco ao prometer-lhe a 30 de Junho de 1484 uma "*doação da capitania de uma ilha que há-de ir buscar*", por com tal atitude o rei mandar fazer uma exploração secreta do Atlântico para encontrar terras a ocidente que ele se tinha proposto procurar. Ora nem a realização de tal exploração se verificou nem está atestada a alegada irritação de Colombo, como o revela a circunstância de antes de 20 de Março de 1488 este ter pedido ao rei português um salvo-conduto para regressar a Portugal, o qual lhe foi concedido nessa data em Avis. De realçar a importância de tal documento original, o único que chegou até nós a testemunhar as relações estabelecidas entre ambos, suscitando admiração o grau de amizade que o rei revela por Colombo ao trata-lo com grande consideração, a ponto de chegar ao tom muito cordial de se lhe dirigir no sobrescrito do referido documento como: "*A christovam collon noso espcial amigo em sevilha*", enquanto no texto o nomeia sob a forma de *Christoual Colon*.

O genovês, por sua vez, admirava D. João II, como o demonstrou numa carta enviada em 1505 ao rei Fernando, o Católico, onde lembrou que D. João II era aquele que "*entendia en el descobrir más que otro*".

Apesar do bom relacionamento demonstrado entre estes dois homens eles defenderam e seguiram rumos divergentes na realização dos Descobrimentos que protagonizaram e foram decisivos para a História da Humanidade.

Depois de Colombo ter apresentado o seu projeto descobridor aos Reis Católicos, que inicialmente também o recusaram, talvez voltasse a ter esperança em 1488 que

D. João II pudesse reconsiderar a sua posição anterior e ainda lograsse êxito em Portugal no empreendimento com que sonhava. Com efeito ele soubera dos malogros portugueses nas suas explorações atlânticas ao confrontarem-se em 1486 com o insucesso da segunda viagem de Diogo Cão, que não descobrira a almejada passagem para o oceano Índico, e em 1487 com a não realização da planeada viagem de Fernão Dulmo para ocidente. Por outro lado Colombo teria sabido que em 1488 ainda não havia notícia dos resultados da viagem de Bartolomeu Dias que partira em Agosto de 1487. A possibilidade de Colombo ter regressado a Portugal na sequência de lhe ter sido concedido o excepcional salvo-conduto que pedira a D. João II é reforçado por um seu registo em que afirmou ter assistido ao regresso de Bartolomeu Dias a Lisboa em Dezembro de 1488. O encontro de D. João II com o descobridor do Cabo da Boa Esperança, em que Colombo disse ter estado presente, terá ocorrido, contudo, em Beja, pois foi aí que o rei português esteve durante esse mês, como se deduz da análise do itinerário de D. João II em 1488.

Afigura-se-nos verosímil aceitar que em 1488 se tivesse voltado mais uma vez a debater a melhor direção a seguir na navegação para chegar às Índias, tendo em conta que nesta conjuntura Colombo continuou com a sua bem vincada tenacidade a defender ser a melhor opção ir para o Oriente pelo ocidente, alegando que Bartolomeu Dias tinha demorado dezasseis meses e dezassete dias a fazer a viagem, deparado com grandes dificuldades na navegação para Sul de Angola, além de se provar ser a África um continente com uma grande extensão para sul, muito maior do que alguma vez se pensara, tendo registado por duas vezes que o cabo da Boa Esperança ficaria a 45° Sul. Estes dados estão conformes aos traçados cartográficos que Henricus Martellus apresenta nos planisférios que fez a partir de 1489. Na realidade há exagero nos dados aí referidos pois o cabo da Boa Esperança fica a 34° 21' Sul, o que seria sabido pelos pilotos da armada de Bartolomeu Dias, como se verificou depois durante a viagem de Vasco da Gama em 1497.

O sucesso alcançado por Bartolomeu Dias ao dobrar o cabo da Boa Esperança e entrar no oceano Índico acabou no entanto por destruir a esperança que Colombo ainda teria alimentado de ver viabilizado o seu projeto em Portugal através de uma inflexão da estratégia da via africana seguida por D. João II. Apesar de este monarca ter ficado em 1488 com a via aberta para chegar à Índia acabou, contudo, por não dar continuidade aos seus planos descobridores que tão empenhadamente seguia desde 1482, pois a partir de 1489 não mandou fazer qualquer expedição em busca das Índias. A razão de ser de tão estranha atitude, que contrastava com o ritmo firme da sua anterior política ultramarina, não é fácil de explicar pelo que apenas conseguimos sugerir a possibilidade de ele eventualmente desejar encontrar uma melhor rota oceânica para ultrapassar o Cabo da Boa Esperança e estar à espera de receber informações de Pêro da Covilhã sobre o Oriente e o Preste João, as quais acabaram por não chegar.

1493

Em 1493, Colombo ao regressar à Europa após a descoberta da América veio a encontrar-se pela última vez com D. João II em Vale do Paraíso, depois de ter sido obri-

gado a aportar a Lisboa na sequência de uma grande tempestade. Tinham então passado dez anos desde que em 1483 o genovês propusera ao rei português o projeto da grande viagem para ocidente. Esse último encontro teve de tal forma importância e marcou a História que mereceu ser destacado pelo Rui de Pina, o qual foi secretário de D. João II e sendo-lhe muito próximo 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. Rui de Pina, que estava encarregado desde 1490 de registar os eventos mais significativos que aconteciam em Portugal, ao acabar de redigir em 1504 a sua *Crónica de D. João II* dedicou um capítulo à “Descoberta das ilhas de Castela por Colombo”, no qual depois de abordar a chegada a Lisboa de “*Christovam Colombo, Italiano que vynha do descobrimento das ilhas de Cipango e d’Antília*”, referiu que D. João II o mandou “ir ante si”, declarando que Colombo “*especialmente acusava-se el-rei de negligente, por se escusar dele por mingua de crédito e autoridade, acerca deste descobrimento pera que primeiro o viera requerer*”. Na sequência destas afirmações 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 o genovês “*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*”.

João de Barros viria a seguir em parte o que referiu Rui de Pina mas demonstrou ter mais informações quando em 1552 publicou na sua primeira década da *Ásia* informações relativas a este assunto começando por declarar que “*Segundo todos afirmam Christovão Colom era Genoes de naçam, homem experto, eloquente, e bom latino, e muy glorióso nos seus negócios*”, infirmo depois sobre o seu descobrimento que: “*primeiro que fosse a Castela andou com ele mesmo rei D. João, que o armasse pera este negócio, o que ele não quis fazer (...)*”, registando ainda que “*veio requerer a el-rei Dom João que lhe desse alguns navios pera ir descobrir a ilha Cipango per este mar ocidental*”, e explicou que o 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 não chegando à terra pretendida poderia pelo menos descobrir alguma ilha que desse para pagar as despesas do empreendimento.

O parecer negativo dado por D. João II a Colombo resultaria fundamentalmente da sua “*mingua de crédito e autoridade*”, como dissera Rui de Pina, e porque certamente a tese de Toscanelli continuava a não ter credibilidade em Portugal.

D. João II talvez aceitasse a possibilidade de haver terras a ocidente das ilhas dos Açores ou de Cabo Verde mas encarava tal assunto com reserva, sendo por isso que deixava ao cuidado de investidores particulares a realização de tais explorações, visto o seu empenhamento inicial estar virado para a exploração do litoral africano para sul e oriente, de forma a chegar às Índias. É elucidativo lembrar que D. João II autorizou a 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 do alemão Martin Behaim, que queriam fazer

ambiciosas explorações para ocidente, sendo as despesas arcadas pelos próprios, mas essa expedição que fora minuciosamente preparada acabou por não se realizar.

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 se realizou a partir dos Açores em latitudes que não eram adequadas para fazer viagens a terras que depois se saberiam pertencer à América e então se esperava poderem corresponder a uma mítica Ilha das Sete Cidades ou *Antilia*.

Colombo ao analisar as experiências negativas que os portugueses da Madeira e dos Açores sentiram para chegar a uma terra ocidental e tendo em conta a observação do mapa de Toscanelli enviado para Portugal em 1474, o qual também terá sido uma das fontes utilizadas no registo cartográfico expresso no globo preparado em 1492 por Martin Behaim, terá constatado que a forma de poder chegar a Cipango e às Índias, passando eventualmente pela Antília, consistia em ir em busca das terras que procurava seguindo sempre para ocidente a partir da latitude das Canárias. Durante as suas viagens ele teria observado ser essa a via mais propícia para ir para ocidente, tendo sido por isso que em 1492 navegou “*ao longo da orla norte da zona de ventos alísios*”, como escreveu Avelino Teixeira da Mota. Ora desde 1479 tal atitude não podia ser seguida pelos portugueses de acordo com o determinado no tratado de Alcáçovas então assinado, pois por este acordo o exclusivo das navegações e dos domínios dos portugueses situavam-se a sul de um paralelo a sul do cabo Bojador e das Canárias. Teria sido por um rumo a norte desse paralelo das Canárias que Colombo quis fazer o seu descobrimento, o qual estaria assim fora da alçada dos portugueses, como defendeu, contra a argumentação de D. João II, que pretendia ficarem as terras por ele descobertas nos seus domínios. Esta violenta disputa foi expressa por Rui de Pina ao escrever que D. João II em 1493 “*mandou ir 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*”. Tal discussão originou um grave período de tensão diplomática que esteve à beira da guerra e só seria resolvido depois de difíceis negociações e de cedências de parte a parte que acabaram por levar à assinatura em 1494 do Tratado de Tordesilhas.

Na linha das observações anteriores 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*”.

Vai igualmente no sentido destas afirmações o depoimento do próprio Cristóvão Colombo que escreveu no dia 9 de Março de 1493 escreveu no seu diário da primeira viagem às Antilhas que D. João II o recebera bem “*mas que entendia que en la capitulacion que havia entre los reys e el que aquella conquista le pertencia. A lo qual respondió el almirante que no avia visto la capitulacion ni sabia outra cosa, sino que los reys le avían mandado que no fuesse a la Mina ni en toda Guinea*”.

Fernando Colombo e Bartolomeu de las Casas alegaram ainda que Colombo não foi apoiado por D. João II por lhe ter apresentado 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. Não se sabendo ao certo se tais afirmações têm ou não fundamento mas o certo é que de facto as promessas de doação das terras descobertas feitas por D. João II estavam longe de corresponder às exigências feitas por Colombo aos Reis Católicos e por eles aceites em Santa Fé em 1492.

Concluindo

A alegada descoberta da Ásia em 1492 por Colombo verificou-se ser um dos maiores erros da História, pois o que ele descobriu foi um continente que a partir de 1507 começou a ser chamado América, mas o que também é certo é que sem dúvida ele conseguiu uma das revelações da História com mais consequências para os destinos do mundo, contando-se entre eles a assinatura do Tratado de Tordesilhas em 1494 com imensas repercussões nos séculos seguintes, quer para o Ocidente quer para o Oriente, as quais ainda hoje se repercutem de forma mais visível na chamada América Latina, onde se fala português e castelhano.

Face à importância das realidades acima expostas bem podemos dizer que elas resultaram das circunstâncias em que se deram os encontros e desencontros entre D. João II e Cristóvão Colombo.

Observação final

As considerações aqui formuladas com as nossas perspectivas sobre a problemática das relações existentes entre Cristóvão Colombo e D. João II têm por base os dados que apresentámos e trabalhamos em: *D. João II vs. Colombo: duas estratégias divergentes na busca das Índias*, Vila do Conde, Quidnovi, 2011 e ainda nos nossos livros: *A viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*, coordenação e colaboração, Lisboa, Academia de Marinha, 1999; *Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do mundo*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001 e *O mundo dos Descobrimentos Portugueses*, 8 volumes, Vila do Conde, Quidnovi, 2012.

1596 – UM RAIDE PORTUGUÊS A TERRAS DE SUA MAJESTADE

Comunicação apresentada pelo académico
Augusto Alves Salgado, em 19 de Março

Introdução

“A História de Portugal está inçada de erros e de falsos conceitos. E não obstante proclamar-se a necessidade da sua revisão, e de alguma cousa se ter feito, ultimamente, nesse sentido, erros e falsos conceitos continuam a propagar-se até pela pena de escritores conceituados.

Os documentos sobre que, geralmente, se tem baseado o exame da nossa actividade naval nos séculos XVI e XVII têm sido quasi exclusivamente as relações, ou ementas, extraídas dos registos da Casa da Índia, que respeitam apenas às nossas comunicações com o Oriente. Coordenados, não existem outros elementos e, deste modo, sendo as premissas incompletas, incompletas terão de ser as conclusões.

Não se fez ainda o inventário das unidades utilizadas na navegação do Atlântico – para o Brasil principalmente – e nem sequer das Armadas da Coroa que asseguravam essa navegação.”¹.

Apesar de Frazão de Vasconcelos ter escrito estas palavras há quase 70 anos, a verdade é que se mantêm muito actuais no presente panorama da historiografia portuguesa, com raras excepções.

E a questão complica-se ainda mais quando “...por motivos que radicam ancestrais sentimentos [...], pode afirmar-se que a época filipina continua a ser a mais ignorada da história portuguesa...”².

No entanto, o período entre o século XVI e o século XVII é caracterizado por várias alterações militares que se repercutem em diversas vertentes, mas cujo expoente é o surgimento do Estado como principal entidade bélica, relegando para segundo plano os indivíduos.

O final do reinado de Filipe II de Castela

Após a batalha de Lepanto, em 1571, a declaração de bancarrota pela monarquia espanhola em 1575 e a celebração da primeira de várias tréguas entre os dois impérios mediterrâneos, este mar ficou dividido em duas zonas de influência: uma espanhola,

¹ Frazão de Vasconcelos, “A marinha da coroa de Portugal no tempo dos Felipes”, in *Actas do IV Congresso do Mundo Português*, vol. IV, tomo I, 1ª secção, Lisboa, Comissão Executiva dos Centenários, 1940, pp.251-252.

² Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal. 1580-1640*, 2ª ed., vol. 4, Lisboa, Editorial Verbo, 1990, p.7.

desde Tunes até Gibraltar e outra do Império Otomano, de Tunes ao Mar de Mármara, em competição com os Venezianos a Oriente³.

Esta situação de tréguas no Mediterrâneo e a internacionalização do conflito nos Países-Baixos, com a entrada em cena da Inglaterra e da França, assim como um acréscimo das acções de corso desses dois reinos protestantes no Atlântico, acabaram por arrastar o principal eixo da actividade naval do monarca castelhano do Mediterrâneo para o Atlântico⁴.

Este agravamento da situação no Atlântico Norte e Central fizeram com que a monarquia espanhola transferisse o seu ponto focal do Mediterrâneo para o Atlântico.

Aqui, os portugueses desde meados do século XVI que conduziam aquilo que o historiador sueco Jan Glete definiu como “*Estratégia Defensiva*”, protegendo os seus territórios e linhas de comunicação mas, essencialmente, limitando a liberdade de acção dos seus inimigos⁵.

Importa não esquecer que a falta de controlo do espaço atlântico entre os Açores e Portugal continental, independentemente do domínio exercido no Oriente, impediria que os tão importantes rendimentos não chegassem aos cofres da Coroa de Portugal.

Essa estratégia seguida pelos monarcas lusos só foi alterada após 1580, embora a Coroa de Castela já tivesse em 1574 ensaiado uma primeira expedição ao Mar do Norte, com resultado em tudo semelhante às seguintes⁶.

A *Felicíssima Armada*, que largou de Lisboa em 1588 e que contou com uma importante participação portuguesa, foi a primeira grande materialização do que o já mencionado historiador sueco definiu de “*Estratégia Ofensiva*”, embora ainda hoje os verdadeiros objectivos dessa expedição sejam desconhecidos⁷.

Nos anos seguintes a este episódio, fizeram-se sentir com grande intensidade a presença de armadas inglesas nesse espaço estratégico entre os Açores e a Península Ibérica, em particular, na denominada “*contra-armada*” de 1589, que atacou La Coruña e Lisboa⁸ e o famoso combate naval entre os galeões ibéricos e o galeão inglês *Revenge* em 1591⁹.

Da parte de Filipe II, e apesar da sempre constante ameaça aos seus domínios, o monarca envia mais outras duas forças navais ao Norte da Europa. A primeira, composta por 11 navios, desembarca soldados em 1594, na Bretanha, regressando os navios a Lis-

³ Carmen Corona Marzol, “La defensa de la Península Ibérica: La frontera de agua a finales del siglo XVI”, in *Congreso internacional “As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI”*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, p.534.

⁴ David Goodman, “El dominio del mar y las armadas de la monarquía”, in *Congreso internacional “As sociedades ibéricas e o mar a finais do século XVI”*, tomo II, [Madrid], Pavilhão de España, 1998, p.372 e Carmen Corona Marzol, *op. cit.*, p.536.

⁵ Jan Glete, *Navies and Nations*, vol. I, Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, pp.18-21.

⁶ Magdalena Pi Corrales, *La outra Invencible. 1574*, Madrid, Editorial San Martin, 1983.

⁷ Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder Naval Português. (1574-1592)*, Lisboa, Editora Prefácio, 2004.

⁸ João Pedro Vaz, *Campanhas do Prior do Crato. 1580-1589. Entre reis e corsários pelo trono de Portugal*, Lisboa, Tribuna da História, 2005.

⁹ José Ignacio González-Aller Hierro, “El combate de isla Flores (8 de septiembre de 1591)”, *Revista de História Naval*, Año XXX. Nº 116, Madrid, 2012, pp.9-24.

boa¹⁰. No ano seguinte, em 1595, Diego de Brochero leva uma força naval até Inglaterra, onde desembarca soldados que destroem várias localidades e a fortaleza de Pezance. Depois destas acções, esta força abandona a ilha, face à ameaça de aproximação de uma forte resposta inglesa¹¹.

Deste modo, o Atlântico Norte transformou-se no campo de batalha entre as duas Coroas, em que Espanha tentou alterar o balanço do poder através do envio de grandes armadas de uma região da Europa para outra, onde já operava a forte armada inglesa.

Esta tentativa de ambas as partes de tentar implementar estratégias ofensivas, através do envio de grandes armadas (*battle fleets*) estava para além das capacidades tecnológicas e dos limites logísticos da época, devido à falta de portos na zona de operações.

É neste cenário que o ano de 1596 teve início, mas desta vez de um modo algo favorável ao monarca castelhano, com a morte do famoso almirante inglês Drake, durante uma expedição inglesa enviada às longínquas Caraíbas, que apesar de ter efectuado alguns ataques, não infligiu estragos significativos.

Contudo, no início de 1596, as finanças da monarquia hispânica voltaram a encontrar-se debilitadas, e o novo empréstimo que a coroa foi obrigada a contrair quando o monarca foi informado que os ingleses se encontrariam a preparar um novo ataque de grande envergadura aos domínios Ibéricos, em nada melhoraram a situação. Esse empréstimo era fundamental para preparar as defesas das principais cidades costeiras da Península Ibérica, incluindo, naturalmente, a cidade de Lisboa.

O raide a Inglaterra

Sob a iminência desse ataque, e independentemente dos mencionados preparativos, que estavam a ocorrer na maioria das principais cidades Ibéricas à beira mar, é preparada uma audaciosa acção contra Inglaterra.

Desta vez e, ao contrário do habitual, por ordem do Conselho de Estado e do monarca, é ordenada a realização de uma missão no âmbito do que actualmente se designa por “*acções especiais*”, contra os navios ingleses que estavam a ser aprontados para o ataque à Península Ibérica.

Este tipo de acção não seria inédita, pois sabe-se que a 27 de Agosto de 1589, o piloto Juan de Escalante, influenciado pelo ataque de brulotes dos ingleses aos navios da Armada do ano anterior, em Dunquerque, tenta com 3 navios requisitados a particulares, atacar os navios ingleses nos portos de Inglaterra. Deste ataque, apenas se sabe que terá falhado redondamente¹².

É com este objectivo, que a 19 de Março, larga de Santander o navio *Roda Mundi*, ou *Mundo*, sob o comando de um Francisco Terante (sic), levando a bordo um portu-

¹⁰ ANTT, *Corpo Cronológico*, Parte II, Maço 271, doc.69 e 207.

¹¹ Manuel Martín-Bueno, *Costa da morte: Atopámo-la história*, imp. Vigo, Xunta de Galicia, [1989], p.11.

¹² Manuel Gracia Rivas, “La campaña de Bretaña (1590-1598). Una amenaza para Inglaterra”, *Cadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, nº 20, Madrid, 1993, pp.44-45.

guês, o capitão Domingos Martins Barbosa, com destino a um porto inglês, e que conta com pilotos experientes e conhecedores da costa de Inglaterra.

Surge aqui a primeira dúvida relativa a esta excursão, relativa ao destino desta acção. De acordo com o documento enviado ao monarca por um oficial de Santander a relatar o raide, o ataque tinha sido efectuado ao porto de Falmouth¹³ mas, o documento que acompanha o relato e que contém os testemunhos de diversos participantes¹⁴, o porto atacado terá sido Plymouth. É minha convicção que o ataque realizou-se a este último porto, pois a Armada anglo-holandesa desse ano larga efectivamente de Plymouth¹⁵.

Após ter largado de Santander, o navio *Roda Mundi* chega à entrada de Plymouth ao final do dia 24 desse mesmo mês, onde no interior do qual se encontravam cerca de 40 navios, todos devidamente guarnecidos – incluindo sete galeões grandes da rainha.

Pelas 18.00 horas ainda desse dia, e com o navio a cerca de uma légua¹⁶ de terra, o capitão Domingos, acompanhado por outros 11 elementos de bordo¹⁷, embarca na chalupa do navio e dirige-se para o interior do porto. A chalupa consegue passar, sem ser detectada, pelos três castelos que protegiam a entrada do mencionado porto¹⁸ e aproximar-se dos navios.

Estando os navios guarnecidos, é mais provável que a aproximação final aos navios tivesse sido efectuada sem o recurso à mencionada chalupa, que terá ficado mais afastada. Possivelmente os homens do capitão Barbosa terão efectuado a aproximação final aos navios nadando à superfície, dirigindo-se primeiramente a um dos maiores galeões da rainha que se encontrava fundeado no porto. Na zona da linha de água do navio, foram colocados, sem ser detectados, dois barris com matéria incendiária o que incendiou de imediato o galeão.

Possivelmente terá sido o grande incêndio que se seguiu que terá cortado as amarras ao galeão, tendo este deslizado à deriva com a corrente de vazante, acabando por encalhar junto a terra, sem danificar nenhum outro navio.

Apesar de já terem perdido o efeito de surpresa, os atacantes dirigiram-se de seguida para junto de duas naus que se encontravam amarradas próximas, nas quais colocaram quatro barris semelhantes aos anteriormente utilizados. Não tardou que as chamas também as envolvessem.

No regresso e, de modo a aumentar a confusão, o mencionado capitão português desembarca com nove homens em terra e incendeia pelo menos 10 das cerca de 40 casas da povoação de Castellbay [sic], regressando de seguida à chalupa e ao navio¹⁹.

Já a bordo do *Roda Mundi*, face ao mar agitado e de modo a não perderem muito tempo, afundam a chalupa e de imediato largaram pano com destino à Península Ibérica, em particular à cidade de Santander, onde entraram a 31 de Março.

¹³ AGS GA Leg.454, fol.21.

¹⁴ AGS GA Leg.454, fol.22.

¹⁵ Stephen & Elizabeth Usherwood, *The Counter-Armada. 1596*, London, The Bodley Head, 1983.

¹⁶ 3 milhas ou cerca de 6 quilómetros.

¹⁷ Alguns testemunhos referem 12 elementos, mas pode ser que já estejam a contar com o próprio Martinez.

¹⁸ Das cartas/mapas do porto da época, não é possível identificar esses três castelos.

¹⁹ AGS GA, Leg.454, fols.21 e 22.

1596 – Um ano difícil

Não obstante tão auspiciosa acção, o aprontamento da armada inglesa não sofreu qualquer atraso, e as informações que continuaram a chegar ao monarca indicavam que o ataque teria como alvo provável a cidade de Lisboa, razão pela qual as forças que defendiam a cidade foram substancialmente reforçadas²⁰.

Face a essa ameaça, foram idealizados diversos dispositivos para evitar a entrada de navios na Barra e no evento de tal ocorresse, de impedir o desembarque na zona do actual Terreiro do Paço.

A força anglo-holandesa larga de Plymouth a 13 de Junho desse ano de 1596 e dirige-se a Cádiz, que também era referenciada como possível alvo do ataque, sendo composta por 128 velas (inglesas e holandesas) dos quais 20 era galeões; 6.360 soldados, 1.000 voluntários ingleses e 6.772 gente de mar.

No domingo, 30 Junho, a força anglo-holandesa é avistada desde Cádiz, mas não entra na baía devido às condições meteorológicas. Na manhã seguinte e após 2 horas de intenso canhoneiro, os navios de Castela acabam por retirar para o interior da baía.

Ao contrário do ataque de Drake perpetrado em 1587, este consegue ter mais sucesso e ocupar a cidade, para além de destruir ou capturar diversos navios que se encontravam no porto, incluindo dois galeões da Coroa de Portugal²¹. São também capturados os seguintes galeões: *San Andrés* e *San Mateo*; o *San Felipe* e o *Santo Tomás* afundam-se depois de incendiados pelas tripulações.

Como resposta ao ataque das forças protestantes e, especialmente a este novo ataque inglês, o monarca mandou preparar uma nova armada para atacar a Irlanda, mais concretamente o porto de Cork, no Sul²², tendo escolhido o porto de Lisboa como ponto de partida.

O comando desta nova Armada foi atribuído ao *capitão-general do Mar Oceano*, D. Martin de Padilla, conde de Santa Gadea²³ cuja armada, no início do Verão, apenas contava com 24 navios grossos e mais alguns ligeiros.

À semelhança do que já tinha ocorrido durante a preparação de outras armadas, a maior dificuldade no aprontamento das armadas reais prendeu-se com a falta de fundos, tendo, inclusivamente, sido necessário confiscar toda a prata vinda das Américas. Apesar desse expediente, o aprontamento dos navios para esta expedição foi um processo moroso.

No final da melhor época para a navegação, esta nova armada reunida em Lisboa, contava com 81 navios, incluindo cerca de 20 galeões da Coroa de Portugal e de Castela, aos quais se juntaram 16 navios pequenos de Sevilha com soldados e 41 navios de Vigo, com 6.000 soldados embarcados.

²⁰ AGS GA, Leg.456, fol.155.

²¹ R.B. Wernham, ed., *The return of the Armadas*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p.100.

²² Micheline Kerney Walsh, “La expedicion española a Irlanda en 1601”, *CMHNCN*, nº20, Madrid, 1993, p.32.

²³ Edward Tenace, “A strategy of reaction: The Armadas of 1596 and 1597 and the Spanish struggle for European hegemony”, *English Historical Review*, vol. CXVIII, nº478, Sep.2003, p.855-882, e HHSA, Spanien, Varia, karton 3, f. f.276.

Tendo largando tarde – a 28 de Outubro de 1596 – e após apenas quatro dias de navegação, esta força naval foi dispersa por um temporal ao largo de Finisterra, perdendo-se cerca de 30 navios, dos quais 13 acabaram por ir dar contra a costa.

Da Coroa de Portugal, perdeu-se o galeão *S. Filipe e Santiago* (de 500 toneladas, 140 soldados e 60 marinheiros) e uma galizabra (350 toneladas, 120 soldados e 60 marinheiros), mas nos quais ninguém perdeu a vida. Nestes navios, iam embarcados muitos dos soldados veteranos do terço de Portugal, mas também muitos outros portugueses de vários ofícios (serralheiros, pedreiros, carpinteiros, carvoeiros, entre outros) que tinham sido recrutados e embarcados à força nos navios da armada, mesmo perante o pranto e protestos das mulheres e filhos dos homens embarcados²⁴.

Este desaire não impede que logo no ano seguinte, uma nova força naval que largue da Corunha, a 19 de Outubro 1597, sob o comando de D. Martín de Padilla. Esta Armada, com cerca de 136 navios, dos quais 44 eram do monarca (16 dos quais galeões), 16 navios particulares, 52 urcas e filibotes alemães e flamengos e 24 caravelas portuguesas, transporta 8.634 soldados, 4.000 homens do mar e 300 cavaleiros²⁵, dirige-se com destino à Irlanda.

Largando mais uma vez depois da época ideal de navegação, esta força conseguiu ainda chegar à entrada do Canal da Mancha mas, à semelhança do passado, a armada foi dispersa pelos temporais²⁶.

Será esta a última acção ofensiva de Filipe II de Castela.

Uma nova estratégia genética

A morte de Filipe II de Espanha, em 13 de Setembro de 1598, levou a que pouco depois o seu filho reorganizasse as armadas tradicionais, que garantiam o fluxo normal da navegação ibérica.

O envio de uma armada em 1601 e o desembarque em Kinsale, na Irlanda, foram a primeira e última tentativa do novo monarca em repetir a estratégia ofensiva de seu pai, passando a aproveitar, pelo menos até 1621, ano terminal da trégua com a Holanda, por uma conjuntura mais pacífica na situação mundial, que lhe permitiram implementar uma Estratégia Defensiva nos mares europeus. A subida ao trono inglês de um monarca católico, também veio favorecer esse regime de paz que se viveu na época no Atlântico Norte.

Apesar da situação de paz na Europa, o confronto mantinha-se no resto do mundo, e a chegada ao Oriente dos Holandeses, originando uma dupla necessidade de navios no Atlântico e no Oriente, provocou, naturalmente, uma enorme sobrecarga em todo o sistema de construção naval da Coroa de Portugal.

²⁴ Enrique García Hernán, *Irlanda y el rey prudente*, Madrid, 2000, R.B. Wernham, ed., *The return of the Armadas*, Oxford, Clarendon Press, 1994, p.132 e Manuel Martín-Bueno, *ibidem*, p.17.

²⁵ Embora ainda não tenha encontrado qualquer referência à participação portuguesa nesta armada, parece-me provável que fosse integrada por navios da Coroa de Portugal.

²⁶ R.B. Wernham, ed., *ibidem*, p.184.

A agravar essa difícil situação, a falta de naus para a Carreira da Índia, que se fazia sentir desde os anos 90 do século XVI e, conseqüentemente, de galeões, levaram à cedência de vários por parte da Coroa de Castela, e culminam com a Coroa lusitana a comprar galeões na Biscaia e na Guipúzcoa, em particular para seguirem para a Índia²⁷.

A necessidade que as armadas ibéricas tinham em adquirir galeões que permitissem responder às necessidades de ambas as Coroas, levou a que a 3 de março de 1605, o Conselho de Guerra propusesse ao monarca dar início ao processo que levou à posterior publicação das célebres Ordenanzas de 1607, 1613 e 1618, pois conforme afirma “*De más del provecho que será esta junta para la fábrica y fortificación que se ha de hacer servirá de dar la orden que se ha de tener en el arqueamiento y formar un codo general porque en Vizcaya y el Andalucía se arquea de una manera y en Portugal de otra muy diferente y con esta junta quedara asentado de una vez el modo de fabricar y arquear y el codo uno con que se han de medir en todos los reinos de VMd*”²⁸.

Conclusões

Embora se tivesse tratado de uma acção de reduzida envergadura, partindo do princípio que efectivamente ocorreu, e que foi um sucesso, conforme foi relatado ao monarca, há uma verdade que é inegável, não foi não ter sido suficiente para impedir que a armada anglo-holandesa se fizesse ao mar nesse Verão de 1596.

Talvez tivesse sido esse o maior óbice para que esta ousada acção tivesse sido devidamente divulgada e passasse ao domínio público.

Parece-me pouco provável que um conjunto de indivíduos prestasse falsos testemunhos ao seu monarca, sabendo que este tinha outros meios para confirmar o sucedido, junto de espíões ou, inclusivamente, de católicos ingleses. Além disso, é natural que mesmo que os documentos coevos ingleses façam referência a este episódio, que os historiadores anglo-saxónicos o omitam, de propósito ou até por o considerarem “*imposível*” de ter ocorrido... era algo nunca antes efectuado.

Contudo, gostaria de destacar o facto da acção ter tido um carácter “*oficial*”, pois terá sido ordenada ou pelo menos com o conhecimento do monarca, Filipe II de Castela. Este facto, só por si, dá contorno completamente diferente a eventuais outras acções do mesmo género que possam ter ocorrido anteriormente na História de Portugal.

Naturalmente que era importante encontrar documentação inglesa que permitisse validar esta acção, mas poderá eventual ocorreu um dia, quem sabe.

Para terminar, apenas lamento que os documentos analisados não sejam suficientemente esclarecedores ou pormenorizados, sobre como é que a acção foi conduzida, embora o mais provável, face ao espaço confinado onde se encontravam os cerca de 40

²⁷ Augusto Salgado, “Galeones de Felipe II al servicio de la Corona de Portugal”, *RHN*, nº82, Madrid, 2003, pp.81-90.

²⁸ AGS, Guerra y Marina, Leg. 640, fol.21

navios ingleses e ao facto destes se encontrarem guarnecidos, julgo que a aproximação final terá sido efectuada por água, mantendo-se a chalupa nas proximidades.

Independentemente do modo como foi efectuada a aproximação final aos navios ingleses, e de acordo com tudo o que anteriormente já foi mencionado, este terá sido a primeira acção especial ou “golpe de mão” oficial, conduzido na água, e comandado por um português.

Por fim, gostaria de referir que tenho muitas dúvidas relativamente ao episódio que consta na página dos Mergulhadores da Armada, supostamente ocorrida em 1580, em que “*nadadores Portugueses, nadando debaixo de água, atacam navios Espanhóis fundeados no rio Tejo procurando danificar-lhes o casco*”. Deste episódio, nunca me foi possível encontrar qualquer referência em documentos coevos e, neste caso, nada se sabe quanto aos resultados obtidos...

AGS GA Leg.454, fol.21

El navio Roda Mundi que por mandado de Vossa magestade y del Consejo de estado despache Con Domingo Martinez portugués. A cargo de Francisco terante. Capitan del – entro en Ultimo pasado. en este puerto de buelta, y lo que an declarado Los que he dto – el piloto y otros marineros –an echo es que aviendo partido. de aqui: a los diez y nueve de março – en veynte y três Reconocieron a urgente – y en veynte y quatro llegaron al canal de Ynglaterra y puerto de falamua²⁹ yalde lu, y alas seyes de la tarde. Se rreoluteran de embarcarle chalupa fuera. y seenbarco on ella domingo martinez portugués Con Onze perssonas – y los artificios de fuego que llevaba – y fueron por la canal adelante – y muy noche passo – por entre, três castillos, que estan a la entrada de la rrada, de plemua y entraron en ella donde allaron Como quarenta navios todos aparejados y com gente de guarda – los siete galeones grandes de la Reyna, y los de mas pequenos – y al Un galeon Le pussieran dos barriles enzenidos por los lados y se enzendio – y segun dizen – no podia dejar de hazer mucho dano a los demais porque en faltando las amarras Con el fuego – avia de hir sobre ellos – por la grande jusante que corria – luego Vasaron mas bajo lo canal. Y dieron fuego a otras dos nãos que estaban juntas. Con quatro barriles y se quemaron – y subzesíve salio en tierra domingo Martinez. Con nueve de los que llevaba en la chalupa y fue a um lugar que se llama Castilbay de quarenta Cassas y le dio fuego por quatro partes y asubista quando se volvieron a embarcar. Estavan quemadas Como diez y las demas Seyban quemando – y por ser sentidos les fue forçosso bolbiersse en busca del navio. A donde llegaron otro dia, a las Ocho de la mañana – Veynte y cinco y por andar La mar Grande y la costa alborotada – dando fondo a la calupa Se an venido Com o mas particularmente consta por la Verigucion que echo que será conesta.

Domongo Martinez dize, Va dar quenta a Vossa Magestade deste serviço y aver lo que Vossa Magestade sera servido de mandar haga, y porque que da aqui el cappitan terente Con su navio y gente se sirva Vossa Magestade de mandar lo que ay de hazer – y de que seynuie el dinero Con que se pueda executar sin que si pierda tiempo pues el de aora es azepto: para hazer pressas, O otros effectos. (...)

²⁹ Nos testemunhos é referido o porto de Plymouth.

A PESCA INDUSTRIAL: O FUTURO FACE AOS NOVOS DESAFIOS

Comunicação apresentada por
Pedro Jorge Silva, em 16 de Abril

Quero começar por agradecer o honroso convite para participar neste ciclo de conferência que a tão prestigiada instituição, Academia de Marinha, leva a efeito, permitindo-me, modestamente, dar a conhecer a nossa (pesca industrial) perspectiva, passada e futura, daqueles que fizeram da pesca, orgulhosamente, o seu modo de vida.

ENQUADRAMENTO DA PESCA PORTUGUESA

Historicamente Portugal teve sempre uma acentuada vocação marítima e uma elevada, e saudável, apetência para consumo de pescado.

O consumo médio *per capita* em Portugal ronda 56Kg/ano que compara com 41 Kg em Espanha, 22 Kg na UE e no Mundo 17Kg.

Nunca pescámos nas nossas águas o pescado suficiente para satisfazer este elevado padrão de consumo, o que associado ao facto de a nossa plataforma continental ser relativamente reduzida, cerca de 50 Milhas Náuticas, motivou, num passado longínquo, o início da pesquisa em águas externas dos recursos de que carecíamos. Assim se deu início à nossa actividade em zonas afastadas, nomeadamente, e com maior eficácia e regularidade, no Atlântico Norte e Sul.

Convirá referir que num passado mais recente este sector da economia foi considerado estratégico, e como tal tratado. Assistimos a um crescimento assinalável das nossas indústrias associadas à pesca, quer a montante quer a jusante, nomeadamente a construção e reparação naval, indústria alimentar, de distribuição, conserveira e de salga. Em termos de tripulações foi feito um esforço assinalável, pois mesmo em período de plena Guerra Colonial jovens que optassem pela pesca longínqua, com embarque pelo período mínimo de 7 anos, ficavam isentos do cumprimento do serviço militar. Ou seja, mesmo em tempo de guerra, travada em várias frentes, a pesca, por ser estratégica, não deixava de ter tripulações.

A nossa Balança Comercial dos produtos da pesca foi sempre deficitária, contudo a nossa produção, em meados dos anos 70, chegou às 330 mil toneladas com especial relevância para capturas realizadas no Atlântico Norte, cerca 96 mil toneladas das quais 50 mil de bacalhau, e no Atlântico Sul, zona ICSEAF com 35 mil toneladas, das quais 25 mil de pescada.

Os dados da nossa frota, antes da adesão, situavam-se nas 18.500 embarcações, pese embora a sua maioria, cerca de 90%, ser constituída por embarcações com menos de 12 metros. Em actividade nos recursos externos teríamos cerca de 120 embarcações. No mesmo período, considerado o número de marinheiros recenseados rondava os 42.000.

GRANDES MUDANÇAS

A evolução civilizacional produziu, também, no sector das pescas, grandes alterações de que destaco:

- Em 1977 inicia-se, a nível mundial, um processo de alargamento das Zonas Económicas Marítimas para as 200 Milhas Náuticas. Com isto, países com Portugal fortemente dependente da actividade em recursos externos, até então zonas de acesso livre, vêem-se impedidos de exercer a pesca naquelas zonas tradicionais;
- Ainda não recomposto da nova realidade externa, em 1986, com a adesão à então CEE, Portugal deixa de ser soberano na negociação e celebração de acordos de pesca, ficando, assim, subordinado à Política Comum de Pesca, uma das duas únicas políticas comuns existentes. Como resultado desta Política Comum o acesso a águas soberanas de países terceiros passa a ser gerido pela CEE, prevalecendo, na distribuição de oportunidade pelos estados membros, o princípio da estabilidade relativa em que cada país recebe uma quota em função do histórico da pescaria na zona em causa, a chamada chave de repartição.

Aqui começam as grandes dificuldades em manter a dimensão e capacidade de uma frota que, em menos de uma década, sofre duas profundas mutações, e que face à ausência de rentabilidade, por falta de pesqueiros, outro caminho não lhe restou que não fosse um radical ajustamento, com recurso a imobilizações definitivas, os célebres “abates”, e a realização de sociedades mistas com países terceiros onde se verificava um *deficit* de frota. O desinvestimento em capacidade de pesca, resultante das embarcações abatidas e das transferidas para países terceiros, não mais pode ser recuperado.

Claro que a CEE não trouxe, para a pesca, apenas coisas menos agradáveis, pois este ajustamento foi compensado com apoios financeiros a fundo perdido, o que permitiu às empresas evitar explorações negativas em resultado de inactividade dos navios, pela já referida falta de zonas de pesca. Os apoios recebidos permitiram às empresas beneficiárias modernizarem a frota restante e desenvolverem novas actividades associadas à fileira.

A nossa integração europeia, para além do acesso aos já referidos fundos estruturais que foram fundamentais para a concretização de um ajustamento da frota, permitiu-nos o acesso a um mercado alargado de consumidores, com elevado poder de compra, passando, também, a fazer parte integrante de uma estrutura política forte e com peso nos fora mundiais. De negativo, em minha opinião, referiria a submissão a uma Política Comum de Pesca, nada ajustada à realidade da frota e da pesca praticada nos países do Sul, a perda de soberania em matéria de pescas o que nos condicionou o acesso a áreas de países terceiros com quem, até então, mantínhamos uma negociação bilateral. Por último, mas mais grave, o pouco peso que Portugal atribuiu ao sector quando da negociação da nossa entrada na CEE.

Esta nova realidade teve impactos no sector, e na economia nacional, pois os objectivos traçados pelas sucessivas Políticas Comuns de Pesca passaram a ter como desígnio as

questões ambientais e de sustentabilidade, assumindo um papel relevante no pensamento europeu e mundial as orientações da cimeira da sustentabilidade de Joanesburgo em de 2002. Os países participantes assumiram como desígnio para o sector alcançar ao nível global, e até 2015, o “Rendimento Máximo Sustentável” (MSY), que em resumo significa que a mortalidade por pesca, e para cada espécie, não deverá ser superior à capacidade de renovação da mesma. É impossível os profissionais do sector não estarem de acordo, desde que o esforço seja colectivo e não apenas por parte dos Estados membros da União Europeia. Assim, e ao contrário dos outros países signatários, que à escala global maior esforço de pesca realizam, a União Europeia assumiu a liderança nesta matéria, criando legislação específica em termos de medidas técnicas, controlo, registo de capturas, desembarques e monitorização em permanência das actividades pesca. Surgiram os planos de recuperação, a limitação dos dias e zonas de actividade, a redução de TAC’s e quotas, mesmo quando informação científica sobre o estado do recurso é insuficiente ou inexistente. A defesa da sustentabilidade, por parte dos decisores políticos da UE, ainda que precaucionariamente, tendeu para o manifesto exagero, descuidando a vertente económica e social que a pesca representa. Para além dos pareceres científicos, a maioria deles produzidos contra a pesca mais por questões ideológicas do que técnicas, o contributo da actual Comissária, e de um Parlamento Europeu dominado por ambientalistas, tem sido determinante para que na opinião publica de alguns países a pesca industrial esteja, injustamente, tão mal conceituada.

Como consequência a economia da pesca sofreu novo revés, agora acrescido pelo efeito da crise energética (2007/2008) que levou a UE a adoptar um programa de emergência com apoios financeiros destinados a impulsionar um novo ajustamento, o que veio a acontecer especialmente nos Países da Europa do Sul.

Entretanto, e quase em simultâneo, foram aprovados, e estão para aprovação, documentos estruturantes para o sector, que vão determinar o seu rumo nos próximos 10 anos.

Concretamente:

1. Regulamento do controlo, reforçando a monitorização da actividade dos navios e introduzindo, para os navios da pesca industrial, o Diário de Pesca Electrónico. Reforça, ainda, a rastreabilidade dos produtos da pesca até ao consumidor. Introduce um quadro sancionatório severo que inclui, para além das coimas, um sistema de penalização por pontos;
2. Combate à pesca ilegal: conhecida por pesca IUU, com medidas de seguimento face aos países e embarcações prevaricadoras. Não podemos estar mais de acordo com a implementação deste diploma;
3. Importações de países terceiros: torna obrigatório que se façam acompanhar, para além de outra documentação, do “Certificado de Captura”. Trata-se de um documento da UE, de preenchimento a cargo do País Terceiro exportador, em que garante que aquela produção foi capturada em respeito pelas regras de sustentabilidade e por navios devidamente licenciados; é um passo em frente, mas que deve ser monitorizado pela EU para evitar a cobertura com a chancela do Estado de pescarias fraudulentas ou que não cumpram *standards* mínimos de sustentabilidade;

4. Nova Política Comum de Pesca: em fase de discussão e para vigorar de 2013 a 2022. Para além do que antes referi há aspectos de enorme e inqualificável injustiça para países, como Portugal, que de acordo com os dados da Comissão Europeia lidera o “*ranking*” do cumprimento da política de pesca, e que, não obstante este reconhecimento, tem tratamento igual aos não cumpridores. A UE tem de tratar de maneira diferente os seus Estados Membros, distinguindo aqueles que adoptaram, e adoptam, comportamentos responsáveis. Portugal, que cedo iniciou um ajustamento tendo em vista a sustentabilidade, que agora começa a dar resultados objectivos, não pode ver vedado por mais 10 anos o acesso à renovação da sua frota, renovação que se pretende, nesta fase, sem aumento da capacidade para não comprometer a recuperação dos recursos.

Outra questão sensível é a das Rejeições, problema que todos no sector pretendem minimizar, mas cuja abordagem foi feita de forma infeliz, pois quem conhece a actividade de pesca sabe que é impossível, por decreto, alcançar o objectivo de “Rejeições zero” conforme constava do documento inicial, que foi amplamente difundido pela Comissão na sua cruzada contra a pesca industrial, com o intuito de granjear apoiantes junto de alguma opinião pública e deputados europeus. Uma discussão responsável deste tema deve alicerçar-se num investimento que aprofunde o conhecimento científico, para que possam ser encontradas e adoptadas medidas técnicas e de gestão que reduzam ao mínimo a sua existência.

A NOSSA REALIDADE ACTUAL

Chegados aqui gostaria de referir a realidade actual do sector:

1. FROTA: cerca de 8.300 embarcações, 9% da frota da UE, das quais só cerca de 800 têm comprimento superior a 12 metros, e 70 operam em recursos externos;
2. PESCADORES: Estão recenseados cerca de 16.000, que representam algo mais do que 10% na UE;
3. PRODUÇÃO: em média nos últimos anos a nossa produção ronda as 220 mil toneladas, 4% da produção na UE. Para dar uma ideia da pesca à escala global, a UE apenas captura 5,2 milhões de toneladas, equivalente a 6% das capturas mundiais. De referir que os países asiáticos lideram com a China, por si só, a capturar 15 Milhões de toneladas, 17% da captura mundial. Porque muitas vezes tal não é referido gostaria que soubessem que dos 90 milhões de toneladas capturadas mundialmente nos últimos anos (FAO) só 60 milhões são para alimentação humana. O resto destina-se essencialmente à produção de farinha, cujo principal consumidor é a aquicultura (56%). Considero a aquicultura uma actividade fundamental para dar resposta á crescente procura mundial de pescado, contudo, julgo que o tão fomentado crescimento desta actividade não pode ser suportado por alimentação à base de farinha de peixe selvagem, pois

- são evidentes os desequilíbrios ecossistémicos que as colossais capturas de pescado para farinação têm causado, e que levaram já a que alguns países tivessem suspenso o licenciamento de navios para esta actividade;
4. **BALANÇA COMERCIAL** dos produtos da pesca, em termos de quantidade o *deficit* situa-se nas 380 mil toneladas, cerca de 680 milhões de euros, valor que tem vindo a diminuir nos últimos anos. O nosso tradicional consumo de bacalhau é por si só responsável por 50% das nossas importações de pescado;
 5. **FILEIRA do PESCADO**, que engloba todo o circuito desde a produção ao consumidor representa, segundo o estudo da SAER, um efeito directo na produção de 1.700 Milhões de euros, e no VAB o efeito directo é de 735 Milhões de euros. Na vertente emprego são cerca de 32.000 empregos directos e 91.000 induzidos.

O FUTURO

Temos plena consciência da evolução global, reconhecendo como necessárias algumas das medidas que foram implementadas, objectivando a garantia de um futuro com sustentabilidade. Algumas tiveram forte repercussão na nossa economia, no emprego e no *deficit* comercial dos produtos da pesca. Continuamos a acreditar que o nosso sector tem futuro, por isso não nos temos esquivado a alterar os padrões de exploração tradicionais, tarefa que só estará terminada quando alcançarmos, para a generalidade dos recursos, o rendimento máximo sustentável.

É-me grato referir que no que se refere aos principais *stocks* capturados pela frota nacional o ponto de viragem já se iniciou com tendência sustentada de melhorias.

Considero como “Pontos Fortes” para o futuro da pesca portuguesa, os seguintes:

1. A pesca portuguesa é efectivamente controlada e praticada dentro de limites de segurança, facto reconhecido pela UE e outras organizações internacionais;
2. Portugal tem vocação, dispõe de empresários e mão-de-obra qualificada neste sector;
3. Pescado é sinónimo de alimento saudável com crescente procura e valorização;
4. O pescado português é considerado, justamente, o “melhor peixe do mundo”. Temos de aproveitar este conceito e potenciá-lo, inscrevendo-o no nosso roteiro gastronómico e como fazendo parte integrante da dieta mediterrânica;
5. Necessidade absoluta da redução da importação do pescado;
6. Plataforma alargada para as 350 milhas náuticas: se vier a ser reconhecida estamos certos será uma enorme oportunidade para a economia do mar mas não para a pesca, pois o efeito prático desse aumento não se traduz num acréscimo de espécies a capturar. Este novo espaço já faz parte da zona de intervenção da NEAFC organização regional de pesca de que a UE é parte contratante.

Neste futuro das pescas, em que queremos participar activamente, outros dois actores, com as suas políticas, são determinantes, o Governo Nacional e a Comissão Europeia.

Sobre a vertente externa, União Europeia, referiria:

1. A Comissária da Pescas, Sr.^a Damanaki, cujo comportamento tem sido mais como Comissária do Ambiente, está divorciada em absoluto do sector e com preocupações apenas centradas na sustentabilidade dos recursos, negligenciando a vertente económica e social. Em momento algum do seu mandato reconheceu o esforço de ajustamento da frota efectuado pelos Estados membros, que conduziu a uma diminuição de mortalidade por pesca, cujos efeitos ao nível da recuperação de muitos *stocks* já se fez sentir, segundo os recentes relatórios científicos divulgados pela Comissão. A Comissária está em falta com o sector ao não fazer este reconhecimento público. A sua substituição seria uma lufada de ar fresco para a pesca e para o equilíbrio desejável entre o Ambiente e a Economia;
2. A Nova PCP, em fase de aprovação, e que vai vigorar até 2022. Este documento é o pilar fundamental para o sector, no futuro. Destaco apenas alguns temas que mais nos preocupam:

Construção e modernização: o grande objectivo da recuperação dos recursos está reconhecidamente em marcha, não faz sentido que não se volte a abordar a necessidade de renovar a frota, sem aumento de capacidade. Nenhuma indústria consegue sobreviver se não investir na sua modernização. A pesca não é excepção. Para além do não apoio à construção também outras medidas elementares não estão a ser equacionadas, nomeadamente as “paragens temporárias” e as “modernizações”;

Acordos de Parceria: a visão externa é pouco ou nada ambiciosa, é necessário reforçar a presença externa da frota comunitária, fomentado e favorecendo os acordos de parceria e o reforço da nossa presença em outros pesqueiros, alguns geridos por países que dependem fortemente da exportação para o nosso mercado. Não podemos ignorar que em muitas zonas onde a UE deixou de estar outras potências pesqueiras entraram em nossa substituição, e que acabam por exportar justamente para o nosso mercado;

MSY rendimento máximo sustentável: já antes me referi a este relevante desígnio;

Rejeições: assunto também já abordado na minha comunicação;

Aquicultura: o seu crescimento tem sido a grande aposta, fracassada, da actual política comunitária. Em Portugal também e, na minha opinião, pelos mesmos motivos que resumo em falta de competitividade face a países terceiros, principalmente asiáticos. Esta realidade é transversal a toda a indústria. Não vale a pena esconder a realidade culpando o licenciamento, a burocracia etc. Precisamos de uma maior oferta de pescado de aquicultura para fazer face à procura desta proteína, mas, reitero o que antes referi, o seu crescimento não pode estar associado ao sistema tradicional de alimentação com farinha produzida que tem como base quase exclusiva peixe selvagem. É urgente que a ciência encontre alternativa alimentar para fornecer a esta indústria;

ITQ quotas individuais transferíveis: não concordamos com a generalização da sua aplicação, antes sim casuisticamente;

Investigação científica: defendemos e apoiamos o investimento em melhorias do conhecimento e aquisição de equipamentos que permitam a produção de informação científica com credibilidade, e que tenha como foco compatibilizar os rendimentos da pesca com a conservação dos recursos. Basta de pareceres científicos incompletos, fecho de zonas de pesca e redução de quotas por ausência de informação científica.

3. FEAMP – Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e da Pesca, trata-se do novo quadro de apoios para os assuntos do mar e pesca, em fase de discussão e aprovação para vigorar até 2020. Destacamos:

- Proporcionalidade na distribuição dos fundos de acordo com a área marítima de cada Estado membro, o que nos parece coerente e justo;
- Os fundos para Portugal e para os 7 anos de vigência poderão ascender a 400 Milhões de euros. Claro que não se destinam exclusivamente à fileira da pesca, contudo se tiverem uma correcta utilização poderão potenciar a actividade económica do sector;
- Francamente negativo, em obediência à Política Comum de Pesca, e que continuamos a tentar demonstrar a sua irracionalidade, é o facto de não prever apoios para a frota de pesca industrial, após 7 anos em que já não os houve.

Na vertente interna, em que o nosso Governo joga um papel determinante, se, como tem afirmado, considerar a pesca como estratégica, refiro resumidamente:

1. Ambiente económico amigo das empresas;
2. Consciencializar as elites que a PESCA é o mais relevante e perene pilar da economia do mar, porque normalmente se esquecem;
3. Instituições a funcionar para o sector e não dificultando. É necessário que se identifiquem e estejam ao serviço do sector;
4. Simplex com redução de cargas administrativas e custos;
5. MAMOT, SEM e DGRM, criadas com boa intenção mas, devido à sua grandeza e áreas a tutelar, não funcionam com a agilidade de resposta aos problemas que seria necessária;
6. Priorizar o processo de investimento, com despachos de aprovação e pagamento de ajudas em tempo útil. A economia está carente de recursos. O IFAP tem de ser rápido na sua actuação e na entrega dos apoios aos beneficiários;
7. Licenciamento a exigir renovação dos critérios para obtenção de licença de pesca, como forma de reduzir a informalidade. A justificação económica da actividade da embarcação tem de ser basilar para ter direito à renovação;
8. Legislação nas pescas é muito complexa. Tem de ser simples, facilmente entendível e que se mantenha razoavelmente estável no tempo;
9. Agilizar o acesso à profissão. Marítimo é seguramente a profissão com acesso mais dificultado, tem exigências injustificadas para o ingresso;

10. Benefícios fiscais para certas categorias de embarcados. É talvez a única profissão que não dispõe de benefícios fiscais quando os tripulantes estão ausentes do país mais de 180 dias no ano, como acontece em algumas situações na pesca longínqua;
11. Investigação científica: Portugal tem de melhorar, e muito, os seus meios de investigação e a qualidade da mesma. Só com boa e credível investigação se consegue aceder à regionalização da gestão de recursos e combater os fundamentalismos de Bruxelas;
12. Reindustrializar, reivindicação generalizada, e justa, das actividades industriais nacionais;
13. Justiça, o seu mau funcionamento prejudica a actividade e desincentiva o investimento;
14. Acesso ao crédito, e as suas condições, devem ser francamente melhoradas e disponibilizadas às empresas do sector privado;
15. Redução da exagerada carga fiscal das empresas e das famílias como factor dinamizador do investimento e do consumo interno;

Muito obrigado.

NOTAS PARA A CONDIÇÃO DE ‘MARÍTIMO’ NA VILA DA ERICEIRA (FINAIS DO SÉCULO XIX)

Comunicação apresentada pelo prof. doutor
José Alberto Marques no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 4 de Maio

Desde o início da colonização portuguesa, no séc. XV, o fenómeno migratório tem sido, e continua a ser e hoje de grande actualidade, uma das constantes da história de Portugal.

Quais as razões que levaram as pessoas a emigrar?

- Dificuldades de escoamento da produção agrícola;
- Agravamento da dependência aos países capitalistas;
- Abolição da escravatura no Brasil e diminuição das remessas de dinheiro;
- *Déficit* orçamental crónico;
- Aumento das importações de matéria-prima;
- Endividamento progressivo do Estado.

Este fenómeno geral era também sentido na Ericeira. Que diremos da vida desta terra?

A Ericeira devido à sua privilegiada situação geográfica, foi “*até ao terceiro quartel do século XIX a 4.ª Alfândega do Reyno*”¹, e a jurisdição das autoridades portuárias abrangia toda a área marítima de Cascais á Figueira da Foz. A actividade piscatória tinha grande peso na vida económica da vila e a zona de acção dos pescadores da Ericeira era muito abrangente, como se pode verificar nuns Autos de requerimento para embargo no ano de 1817, “*José Joaquim de Oliveira, negociante da praça de Gibraltar, contra Manuel da Costa Mineiro, negociante, vizinho na Ericeira, pedindo o embargo de uma rasca e respectivos pertences, a qual se encontra encalhada na praia da Moeda, para pagamento de uma dívida, 171\$600 reis*”². Em 1819 o Juiz e vereadores da câmara pediam ao rei para lhes conceder o privilégio de ser criada uma alfândega na vila “*P[edimos] a V. Mag[esta]de a Graça de mandar estabelecer e criar na dita V[i]la da Ericeira uma casa de Alfândega à maneira da V[ossa] de Peniche, ou da do Porto de Sines, já criada por V. Mag[esta]de aonde se pagarão todos os Direitos, q[uan]tos se pagão nas d[it]as Alfândegas, evitando-se assim os descaminhos, servindo p[ar]a regulam[ent]o desta o Regim[ent]o da de Peniche com todas as suas cláusulas,*

¹ JÚNIOR, José Caré, “*Memórias da Ericeira marítima e piscatória (Séc. XIX-XX)*”, Ericeira, Mar de Letras, 2000, p. 17.

² ANTT, Feitos Findos, *Juízo da Índia e Mina*, Mç 35, doc. 25, cx.159.

e condições, sujeitando-se os Negociantes às penas estabelecidas no caso, não esperado, de haver transgressão”³.

A criação da alfândega trouxe maior vigilância sobre a actividade piscatória, como demonstra a penhora de 1826, “seja feito mandado de penhora a favor de José Henrique Leitão, da vila da Ericeira, da quantia de 8\$580 reis, por ter comprado nos mares das Berlengas certa porção de cavala aos pescadores de Peniche, cujo negócio é proibido no mar”⁴.

Para melhor elucidação, elaborámos um quadro estatístico, no qual apresentamos os rendimentos anuais da Delegação de Alfândega de Peniche na vila da Ericeira. Os direitos de entrada referem-se ao pagamento do imposto sobre os alqueires de cereais transportados e descarregados no porto da vila da Ericeira⁵. Analisando o quadro, podemos verificar que os anos mais rentáveis na cobrança de imposto sobre os cereais foram 1838, 1840 e 1842. No ano de 1841 foi obtida a maior receita na concessão de licenças de pesca.

No ano de 1865, foi constituída uma “*Parceria Marítima, Declarações e Obrigações (Escritura de)*, entre José Ferreira Patacas, José Ferreira Patacas Júnior e Francisco Henriques, todos casados, marítimos e moradores na vila da Ericeira, disseram que tinham mandado colectivamente construir nos estaleiros de São Martinho, o cabique, denominado Senhora da Nazaré, para cuja construção tinham contribuído em partes iguais, destinado especialmente ao tráfico da pesca, sendo portanto eles outorgantes os únicos senhores do dito cabique, e fazendo-o navegar sujeitando-se aos contratos que entre si particularmente fizeram (...)”⁶.

Apesar das dificuldades que o país atravessava (1880), alguns proprietários tentavam inverter a situação dos pescadores, como noticiava o jornal em 1892 “*Alguns proprietários d’esta villa, com o fim de fazer progredir a industria da pesca da sardinha pelo nosso systema de rêde de tarrafá (chinxa), convocaram varios pescadores para, com o seu auxilio e dos seus barcos, formarem uma companhia de pescarias. Parte dos pescadores, julgando que tal systema os iria prejudicar nos seus interesses, ou desvia-los da antiga rotina hereditaria dos avós ou mesmo de S. Pedro, a quem chamam patrono, não aceitaram. José Rato e seu irmão, pescadores curajosos, e que teem as vistas mais largas do que os seus companheiros, prestaram-se a coadjuvar os iniciadores de tão util melhoramento, e, formada a companhia, foram elles proprios fazer aquisição da rêde a Cascais, e contrataram com o pratico José Catalão o ensino do novo systema de pesca que começará brevemente (...)*”⁷, ainda, em 1893 “*Foi constituída a Companhia de Pescarias Ericeirense, com o capital social de 7 contos de reis Constituição de Sociedade (Escritura de)*, entre José da Silva Ribeiro, casado, proprietário, morador na Ericeira; João António Moreira, solteiro, comerciante, morador na Ericeira; Manuel Franco, casado, capitalista, morador na Ericeira; Manuel Franco de Barros, solteiro, proprietário, morador na Ericeira; Joaquim Franco, casado, proprietário, morador na Ericeira; José Maria Correia, casado, proprietário, morador em Sines; José Lourenço, casado, comerciante, morador

³ ANTT/MR, *Câmaras do Reino*, Mç. 985, cx. 1103, ver anexo, doc. 16.

⁴ ANTT, “Provedoria de Leiria (Tábola de Peniche)”, Mç. 5, doc. 70.

⁵ ANTT, Alfândega da Ericeira, *Receita Geral do Rendimento da Delegação da Ericeira*, lv. 3.

⁶ ADLSB, Cartório Notarial da Ericeira, *Livro de Notas n.º 90*, fls. 29-30, ver anexo, doc. 23.

⁷ Jornal *O Mafrense*, de 3 de Janeiro de 1892.

em Carnide; José Dias Tavares, solteiro, empregado do comércio, morador em Lisboa; António Pereira, casado, oficial do exército (reformado), morador em Lisboa; Manuel Dias Tavares, solteiro, comerciante, morador em Lisboa, os quais disseram serem fundadores da sociedade anónima de responsabilidade limitada, denominada por Companhia de Pescarias Ericeirense, a qual será regida pelos estatutos, com o capital social de 7 contos de reis”⁸.

O transporte de cereais (milho, trigo, centeio, cevada e ainda de sal) dinamizava imenso a vila da Ericeira, a área de acção dos marítimos ia desde Faro a Caminha e incentivou a criação da indústria de moagem que tinha grande peso na economia local. Na Ericeira e zona envolvente existiam muitos moinhos e azenhas, o que levou, em 1897, três empresários, a constituírem entre si uma sociedade para abrir uma fábrica de moagem a vapor, designada por Barros & Ferreiras, “*Sociedade Comercial, celebrada entre José Manuel de Barros, oficial da marinha mercante, morador na vila da Ericeira; Guilherme Duarte Ferreira, proprietário, morador na dita vila e João Duarte Ferreira, proprietário, morador na cidade de Lisboa*”⁹. Esta fábrica viria a encerrar no ano de 1931.

Outra actividade com grande peso na economia local era a construção naval como podemos verificar, através dos autos cíveis de 1806 “*Diz Filipe Gonçalves Pereira, mestre da rasca [senho]ra das Necessidades, da qual é senhorio o mesmo suplicante que ele quer justificar neste juízo ser português e que a dita rasca foi construída na vila da Ericeira donde o sup[licant]e é natural e morador e que na mesma não tem parte ou interesse pessoa alguma estrangeira (...)*”¹⁰, no ano de 1864 “*Contrato Social (Escritura de), com Declarações, Condições e Obrigações entre, José Pereira, e Manuel de Barros, ambos casados, marítimos e moradores na vila da Ericeira, tendo dito o primeiro outorgante, mandado construir nos estaleiros da dita vila, a rasca de pesca, denominada Aleluia, pela quantia de 340\$000 reis, destinada ao tráfico de pescaria (...)*”¹¹. Em 1890, “*Venda e Quitação (Escritura de) celebrada entre António Alberto Júnior, casado, marítimo, morador nesta vila, e António Maria da Costa, casado, proprietário, morador na vila de São Martinho do Porto, na qualidade de procurador de José Maria do Prado, negociante da praça de Luanda e actualmente morador em Lisboa, de um cabique denominado Santo António, que foi construído nos estaleiros desta vila, pela quantia de 200.000 reis*”, como ainda era notícia no ano de 1892 “*Está em construção, no estaleiro desta vila, uma galera destinada á navegação nos mares da China. Será comandante o distinto oficial o sr. Filipe Félix e imediato o sr. Domingos Tenente*”¹².

Apesar de toda esta actividade, as condições de vida da população do concelho tornavam-se cada vez mais penosas e na freguesia da Ericeira, a sorte também não bafejava os pescadores.

Frequentemente ocorriam naufrágios, o mar revolto, a fragilidade das embarcações e as deficientes condições do porto, contribuía para que os homens do mar vivessem

⁸ ADLSB, 9.º Cartório Notarial de Lisboa, Livro de Notas n.º 353, fls. 54v-57v., ver anexo, doc. 21.

⁹ ADLSB/2.º Cartório Notarial de Lisboa, lv. de Notas, n.º 254, fls. 117v-119, ver anexo, doc. 18.

¹⁰ ANTT, Feitos Findos, *Juízo da Índia e Mina*, letra F, Mç 26, n.º 8, cx. 26.

¹¹ ADLSB, Cartório Notarial da Ericeira, *Livro de Notas n.º 89*, fls. 24-26v, ver anexo, doc. 22.

¹² *Jornal O Mafrense*, de 28 de Fevereiro de 1892.

numa angústia permanente “O mar, conquanto muito agitado nos dias de temporal, não causou felizmente dano algum nesta praia”¹³.

Enquanto a vila da Ericeira foi tendo um papel preponderante na economia portuguesa, verificou-se igualmente um constante aumento populacional. No entanto, aquando do último quartel do século XIX a tendência inverteu-se, deu-se um decréscimo populacional, correspondendo ao movimento emigratório para o Brasil.

Relativamente aos Ericeirenses (marítimos) que procuraram no Brasil a resposta para os seus problemas económicos, e atendendo às notícias da imprensa regional, somos levados a concluir que o surto emigratório se ficou a dever:

- 1.º A crise piscatória, ou seja, a sua actividade era a pesca e devido às dificuldades, assim que conseguiam amealhar dinheiro suficiente para pagarem a passagem, tentavam a sua sorte em terras brasileiras, trabalhando como marítimos. “*A classe piscatória, essa numerosa e infeliz classe que contando tão considerável número de indivíduos, é a mais pobre, a mais deserdada, a mais infeliz e a mais desatendida de quantas compõem o antigo terceiro estado está reduzida á mais espantosa miséria*”¹⁴. Durante a campanha eleitoral, os candidatos a cargos políticos, não deixavam de fazer promessas da resolução dos problemas que afetavam grandemente a classe piscatória, mas após as eleições, tudo como dantes em 1890 no jornal de Mafra “*os barcos a vapor que aqui aparecem não contentes com apanharem o mais que podem, depois de fazerem venda em Lisboa do grosso da colheita, vêm vender por todo o preço o que lhes resta na vila da Ericeira, de maneira que os pescadores da localidade colhem pouco e para esse pouco mesmo não encontram compradores*”¹⁵. Porém, o tempo foi passando e a situação manteve-se inalterável “*Continua a atravessar dolorosa crise a classe piscatória nesta localidade, sendo necessário tomar atitude enérgica para obstar á completa aniquilação daquela indústria, pela continuação de lançamento de redes de arrastar usadas nos vapores de pesca*”¹⁶.
- 2.º Posteriormente, a classe piscatória foi confrontada com outro problema logístico, ou seja, aquando da entrada durante a noite no porto, os pescadores viam-se obrigados a esperar pelo dia seguinte para venderem o peixe, o que lhes causava grandes incómodos. Em 1894 no jornal Mafrense “*quando de noite entram na enseada, não lhes deixam, como era uso antigo, vender o peixe imediatamente, tendo de esperar para o dia seguinte às 7 horas da manhã, estando até essa hora o peixe na alfândega. Alegam eles, os vendedores em segunda mão, que obtendo o peixe a essa hora, se torna muito tarde para irem a pontos distantes, revendê-los, pois que, quando lá chegam já encontram vendedores, de praias muito mais distantes*”¹⁷.

¹³ Jornal *O Mafrense* de 28 de Fevereiro de 1892, ver anexo, doc. 20.

¹⁴ *Jornal de Mafra* de 24 de Agosto de 1890, ver anexo, doc. 39.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Jornal de Mafra* de 28 de Setembro de 1890, ver anexo, doc. 40.

¹⁷ António Pusich de Mello, In *Jornal O Mafrense* de 30 de dezembro de 1894.

Mais, o excesso de zelo do capitão do porto sobre o controlo do pescado, que obrigava os pescadores ao pagamento de várias multas, “*Ultimamente tem havido alguma pescaria. Os seus exploradores, todavia, queixam-se do demasiado rigor a que os têm submetido o capitão do porto, sr. Pusich de Mello. As multas sucedem-se diariamente áqueles míseros que se vêem a braços com uma miséria constante são-lhes (admitidos, legalmente) extorquidas quantias que podiam muito bem serem destinadas ao pagamento do pão fiado de ontem, para terem crédito para o de amanhã*”¹⁸.

3.º Mas, a classe piscatória acreditou sempre que as suas reivindicações eram legítimas, cientes das dificuldades com que se debatiam “*Temos lutado, há bastante tempo com os horrores da fome. Os nossos filhos pedem-nos pão e nós, com as lágrimas nos olhos e a mágoa no coração, lho recusamos. Vamos ao mar; perdemos noites, regelados de frio, e entramos na pequena enseada, no meio de mil perigos, arriscando a vida a sermos submergidos pelas encapeladas ondas. Ao entrarmos na pequena enseada, se apanhamos alguns peixes, cheios de alegria pela esperança de levarmos algum pequeno lucro de tantas fadigas, somos oprimidos de desgostos pela administração pouco compassiva do sr. Pusich, actual capitão do porto desta vila (...)*”¹⁹. Contudo, a crise devido à pesca de arrasto a vapor não dava tréguas ao homens do mar e o peixe escasseava cada vez mais, a situação era afitiva, apesar da imprensa local estar atenta e tentar sensibilizar os órgãos de decisão, “*Inutilizado o pasto pelas redes dos vapores, o peixe necessariamente distancia-se da costa procurando no mais alto mar o alimento que carece*”²⁰.

4.º Os marítimos da Ericeira, após fazerem a sua aprendizagem (pesca e transporte marítimo, nomeadamente nas rascas²¹, viam na emigração a oportunidade de demandarem outras paragens, onde as condições de trabalho eram mais favoráveis, não só pela segurança das águas brasileiras como das fortes probabilidades de obterem melhores compensações económicas. Pelo que não excluimos a possibilidade, de alguns pescadores aquando do pedido de passaporte dizerem que exerciam a profissão de marítimo, ou seja, usando esse subterfúgio para mais facilmente obterem o passaporte e ao chegarem ao Brasil, fãcilmente arranjavam trabalho na cabotagem²².

Analisando as informações dos que partiram, grande parte deles fizeram carreira, enriqueceram. Uns regressaram, outros ficaram. Dos que regressaram, conseguimos obter

¹⁸ Jornal *O Mafrense* de 2 de Junho de 1895.

¹⁹ Jornal *O Mafrense* de 20 de Janeiro de 1895, ver anexo, doc. 42.

²⁰ Jornal *O Mafrense* de 1 de Dezembro de 1895, ver anexo, doc. 43.

²¹ Tipo de barco de comércio, à vela, sendo os de maior arqueação registados na Ericeira. José Caré júnior, in *Memórias da Ericeira marítima e piscatória (Séc. XIX – XX)*, Ericeira, Mar de Letras, 2000, p. 71.

²² Navegação costeira, de pequeno curso, entre portos pouco distantes uns dos outros, in *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Lisboa, Vol. V, Lisboa, Editorial Enciclopédia, Lda., 1978, p.282.

notícias pela compra de casa e da agiotagem ou usura, através dos livros de notas do Cartório Notarial da Ericeira:

1886.06.07, Ericeira

ESCRITURA de VENDA e QUITAÇÃO, entre Manuel Maria Ferreira, Pe. colado da freguesia de São Pedro desta vila, e Gervásio Gomes, casado, que exerceu a profissão de marítimo e hoje a de fazendeiro, de duas moradas de casas unidas com baixos e altos, situada nesta vila, na R.^a do Pombal ou R.^a da Ericeira, pela quantia de 200.000 reis.

1889.01.15, Ericeira

ESCRITURA de VENDA e QUITAÇÃO, celebrada entre António da Silva Simoa, sua mulher, Turíbia da Conceição Simoa, proprietários, e Venâncio dos Santos Pinheiro, casado, marítimo e actualmente comerciante, todos moradores nesta vila, de uma morada de casas com dois vãos térreos e saguão nesta vila, na R.^a de Baixo, pela quantia de 45.000 reis.

ESCRITURA de CONTRATO de USURA, FIANÇA e HIPOTECA, celebrado entre Joaquina da Conceição Banzaria, casada com António Emílio Gonçalves, porém separada de pessoas e bens do seu marido por sentença judicial, moradora no lugar de Fonte Boa dos Nabos, Joaquim José Simões Gonçalves, casado, proprietário, e Gervásio Gomes, casado, marítimo e actualmente padeiro, moradores nesta vila, e perante testemunhas disse o primeiro outorgante que se tinha constituído devedor ao terceiro outorgante da quantia de 250.000 reis ao juro anual de 8%.

1889.08.17, Ericeira

ESCRITURA de VENDA e QUITAÇÃO, celebrada entre Catarina de Jesus, também conhecida por Catarina Susana, solteira, e João Henriques Remechido, casado, marítimo e actualmente taberneiro, morador nesta vila, de uma vinha situada na Carrapata, pela quantia de 60.000 reis.

1890.12.22, Ericeira

ESCRITURA de VENDA e QUITAÇÃO, celebrada entre José Urbano de Sousa Carvalho, sua mulher, Mariana Ribeiro Urbano de Carvalho, proprietários, e Francisco da Costa Arruda, marítimo de profissão, actualmente pedreiro, todos moradores nesta vila, de uma morada de casas com quatro vãos térreos, um alto e quintal, nesta vila, na R.^a da Ericeira, pela quantia de 120.000 reis.

1890.06.14, Ericeira

ESCRITURA de CONTRATO de USURA e HIPOTECA, celebrado entre Rosa das Necessidades de Almeida, moradora nesta vila, casada com António de Almeida Puceiro, marítimo, ausente do reino no exercício da sua profissão, e sua irmã Maria da Conceição Machado, e perante as testemunhas disse a segunda outorgante que por

ordem de seu cunhado, António de Almeida Puceiro, que se tinha constituído devedora da sua irmã, primeira outorgante, da quantia de 200.000 reis ao juro anual de 4%.

ESCRITURA de CONTRATO de USURA, FIANÇA e HIPOTECA, celebrado entre Joaquina da Conceição Banzaria, casada com António Emílio Gonçalves, porém separada de pessoas e bens do seu marido por sentença judicial, moradora no lugar de Fonte Boa dos Nabos, Joaquim José Simões Gonçalves, casado, proprietário, e Gervásio Gomes, casado, marítimo e actualmente padeiro, moradores nesta vila, e perante testemunhas disse a primeira outorgante que se tinham constituído devedor ao terceiro outorgante da quantia de 250.000 reis ao juro anual de 8%.

Dos que ficaram sabemos pela nomeação de procuradores para venderem os seus bens:

1887.10.04, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO (Escritura de), entre António Lopes Franco, casado, proprietário, morador nesta vila, na qualidade de procurador de Joaquim Pedro Moreira e mulher, Maria dos Anjos Moreira, moradores na cidade de Pelotas, Província de São Pedro do Rio Grande do Sul Império do Brasil, e Joaquim Fortunato Moreira, casado, proprietário, morador no lugar da Carvoeira, de um prédio nesta vila, sito na Travessa de Santo António, com os números de polícia, 6, 7 e 8, o qual é composto de três compartimentos, res do chão, sobrado, pequeno telheiro e pateo, pela quantia de 310.000 reis.

1888.07.01, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO (Escritura de), entre Maria da Conceição Franco, também conhecida por Maria da Conceição Franco Honradinha, como procuradora de Domingos Franco Malveiro, seu irmão, Bernardo Franco Malveiro e sua mulher, Petrona Santa Cruz, residentes no Paraguai, cidade de Assunção, e José Bernardino dos Reis, casado, marítimo, morador nesta vila, de uma casa térrea e quintal nesta vila, na R.^a das Virtudes, pela quantia de 110.000 reis.

1894.07.25, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO (Escritura de), celebrada entre Manuel Simões, solteiro, morador no Casal dos Leitões, na qualidade de bastante procurador de Fortunato Pereira Lucas e sua mulher, Carlota Pereira Nunes, residentes no Rio de Janeiro, República dos Estados Unidos do Brasil, e João Francisco, casado, morador no lugar da Carvoeira, de uma vinha nos limites da mesma, pela quantia de 500.000 mil reis.

1899.01.03, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO do seu preço (Escritura de), celebrada entre Manuel Henriques, também conhecido por Manuel Henriques Maroto, casado, lavrador, procurador do seu genro e filha, Joaquim Silvestre Henriques, marítimo e mulher, Gertrudes da Conceição Henriques, residentes na Ilha de Paquitá, da República dos Estados Unidos do Brasil, a que faz certo pela respectiva procuração que dos mesmos apresentou, e Manuel Pires, casado, fazendeiro, morador no lugar de Fonte Boa da Brincosa, freguesia

de Nossa Senhora do Ó do Porto, deste concelho, de uma terra de sementeira, nos limites do sítio da Serra, da dita freguesia, pela quantia de 48.000 mil reis.

1899.03.28, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO do seu preço (Escritura de), celebrada entre Isabel da Conceição Ribeiro, também conhecida por Isabel Maria da Conceição, viúva, procuradora de seu irmão, Francisco Luís Ribeiro, solteiro, marítimo, residente na cidade de Pelotas da República dos Estados Unidos do Brasil, e António Lopes Franco, casado, proprietário, na qualidade de procurador de seu filho, António Serrão Franco, casado, proprietário e corretor dos fundos públicos, residente em Lisboa, ambos moradores nesta vila, de um prédio rústico no sítio da Carrasqueira, pela quantia de 40.000 mil reis.

1899.06.15, Ericeira

ESCRITURA de PARTILHA, celebrada entre Maria do Carmo Salles, viúva, suas filhas, Isidora Rosa da Silva e Gertrudes do Carmo Oliveira, como procuradora de seu marido, Roberto de Oliveira, marítimo, actualmente na cidade de Belém do Estado do Pará da República dos Estados Unidos do Brasil, por óbito de Estanislau da Silva.

1899.10.05, Ericeira

VENDA e QUITAÇÃO do seu preço (Escritura de), celebrada entre Joaquim Ferreira Patacas, casado, proprietário, e Maria da Conceição Almeida Henriques, casada, aquele na qualidade de procurador Joaquim da Costa Freire, sua mulher, Maria Ortelly de Freire, residentes em Gibraltar e esta na de seu marido Isménio Henriques Rocha, actualmente em Manaus da República dos Estados Unidos do Brasil, de uma propriedade que se compõe de casas de habitação com altos e baixos e um pequeno quintal, situada nesta vila na R.^a Campos Henriques (antiga Santo António), pela quantia de 200.000 reis.

1893.01.27, Ericeira

ESCRITURA de SOCIEDADE CIVIL, celebrada entre António Bento Franco, casado, negociante e proprietário, Francisco Silva Barros, solteiro, proprietário, Joaquim Ferreira Patacas, casado, proprietário, Luís de Oliveira Lobo, viúvo, proprietário, Leandro Cirilo dos Anjos Galvão, casado, farmacêutico, Joaquim Pedro Alves Crespo, casado, médico, Manuel de Oliveira Gomes da Costa, casado, tenente do exército, Francisco Assis Duarte Ferreira, casado, chefe da estação telegrafo-postal, Francisco Duarte Franco, casado, proprietário, António Lopes Franco, casado, proprietário, António José de Matos, casado, negociante, Prudêncio Franco Trindade, solteiro, negociante, António Emílio de Figueiredo Cardoso, casado, médico, Joaquim Ramos Leitão, casado, negociante e Faustino Alberto, casado, proprietário, todos moradores nesta vila.

1893.04.12, Ericeira

VENDA e FIANÇA (Escritura de), celebrada entre Hermano Franco de Matos, solteiro, proprietário, António Bento Franco, António José de Matos, casados, negocian-

tes, Francisco Assis Duarte Ferreira, casado, chefe da estação telégrafo-postal, Guilherme Duarte Ferreira, casado, proprietário, Francisco Duarte Franco, casado, proprietário, António dos Santos Gaspar, casado, proprietário, Jorge da Silva Fialho, viúvo, proprietário, Joaquim Ferreira Patacas, casado, proprietário, António Emílio de Figueiredo Cardoso, casado, médico, por si e pela Associação Recreativa Ericeirense e como procurador bastante de António Rodrigues Soares, casado, proprietário, residente em Mafra, e os segundos outorgantes, Augusto Maria da Costa, casado, marceneiro, Joaquim Ferreira, solteiro, pedreiro, José Filipe da Silva, solteiro, sapateiro, João dos Santos, solteiro, moleiro, José Lourenço, solteiro, trabalhador, Romão Lucas Freire, solteiro, trabalhador, António dos Santos Ribeiro, casado, sapateiro, Cristelo Alfredo, casado, marinheiro reformado, António Félix da Silva, casado, sapateiro, José Maria Ferreira Dias, solteiro, fazendeiro, José dos Santos Caré, fazendeiro, José Alves Camacho, casado, marítimo, e como terceiros outorgantes, Matias da Silva Casado, industrial, Domingos Fernandes, casado, proprietário e Joaquim Zeferino de Barros, solteiro, marítimo, todos moradores nesta vila, disseram os primeiros outorgantes:

– Que eles, a Associação Recreativa Ericeirense, que o último representa e bem assim o seu constituinte António Rodrigues Soares, são possuidores em comum do instrumental que pertenceu à fanfarra da dita Associação.

– Que tendo-se dissolvido a referida fanfarra, se contrataram com os segundos outorgantes de lhes vender o mencionado instrumental, tal qual o possuem, sob as seguintes condições, a saber:

– Que esta venda é pelo preço e quantia de 260:000 reis, paga no prazo de dois anos a contar da data desta escritura, em prestações semestrais de 65.000 reis cada uma.

Dum modo geral e em jeito de conclusão, podemos dizer que esta emigração para o Brasil foi bem-sucedida.

OS TRÊS *PEROS* QUE INTERESSAM À HISTÓRIA DO BRASIL

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 4 de Maio

A Joaquim Veríssimo Serrão, meu querido Mestre, que me abriu o caminho no estudo da História do Brasil

“[...] *Nem armas das sciencias sam escusas* [...]”
“[...] *Mais co saber se vence que co braço* [...]”

Tercetos de Luís de Camões, in Pero de Magalhães de Gândavo, *Historia da provincia sãcta Cruz à que vulgarmête chamamos Brasil*, Lisboa, na Officina de Antonio Gonsalves, 1576, p. 3.

1. Introdução

A presente comunicação aborda, em breves apontamentos:

1. A conhecida *Carta* de Pero Vaz de Caminha, datada de Porto Seguro, a 1 de Maio de 1500, dirigida a D. Manuel I, sobre o achamento da *Terra de Vera Cruz*. Como refere Joaquim Veríssimo Serrão no seu estudo publicado em 2000, como Prefácio à edição da *Carta*¹, a mesma salvou-se no espólio do arquivo régio guardado numa dependência da Alcáçova e mandado transferir, após o cataclismo de 1755, para o mosteiro de S. Bento, pelo brigadeiro Manuel da Maia. “*A colecção das Gavetas foi uma das que mereceu o desvelo do então guarda-mor da Torre do Tombo. No índice que mandou fazer, com data de 1765, figura na gaveta 18, maço 2, número 2, com a seguinte indicação: «Pedro Alvares: Carta de Pero Vaz de Caminha sobre o descobrimento que fez o sobredicto da terra nova». [...] aceita-se, sem dificuldade, que uma transcrição [...] seguiu para o Brasil, no meio dos livros e papéis que acompanharam a mudança da Corte nos finais de 1807, já que em 1773, o então guarda-mor da Torre do Tombo, José Seabra da Silva, a tinha de novo identificado, tendo mandado realizar uma cópia «para melhor inteligência», datada de 19 de Fevereiro daquele ano, com o respectivo auto de autenticação*”. O historiador e diplomata Manoel de Sousa Pinto sustentou

¹ Cf. *A Carta de Pêro Vaz de Caminha*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2000, pp. 12-14.

esta hipótese, dando o Arquivo Real da Marinha do Rio de Janeiro como o local de guarda do precioso documento. Tudo se encaminha assim para compreender que a revelação do texto de Caminha, ainda que em fragmentos dispersos, houvesse sido feita pelo Pe. Manuel Aires do Casal, na sua *Corografia Brasilica ou Relação Histórico-geográfica do reino do Brasil*, obra publicada em dois tomos, no Rio de Janeiro, em 1817, pela Imprensa Régia, que com ela inaugurava a sua produção, constituindo-se no primeiro livro impresso no Brasil. Em Portugal, o texto completo do manuscrito só veio a ser publicado em 1826, pela Academia Real das Ciências no TOMO IV, NUM. I, da *Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas, que vivem nos Dominios Portuguezes, ou lhes são visinhas*. A cota actual no ANTT. é Gavetas, Gav. 8, mç. 2, nº 8, decorrente da Reforma das Gavetas, inscrita no Liv. 13, f. 43. A Carta de Pero Vaz de Caminha foi inscrita no *Registo da Memória do Mundo* da UNESCO, por recomendação do respectivo Comité Internacional Consultivo, reunido na China entre 13 e 16 de Junho de 2005, sendo o Certificado de Inscrição, datado de 29 de Julho daquele ano;

2. O *Diário da navegação da armada, que foi à terra do Brasil em 1530 sob a capitania-mor de Martim Affonso de Souza, escrito por seu irmão Pero Lopes de Souza*, manuscrito descoberto num códice da Biblioteca da Ajuda, em 1839, por Francisco Adolfo Varnhagen, o erudito Visconde de Porto Seguro², que o fez publicar naquele ano, em Lisboa, no nº XXIV da Colecção da Typ. da Sociedade Propagadora de Conhecimentos Uteis, com o beneplácito de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, depois de fixar o texto comparando aquele manuscrito com outros dois apógrafos, um de sua pertença e outro do bispo-conde D. Fr. Francisco de São Luís, o conhecido cardeal Saraiva que, entretanto, lho facultara, e
3. O *Tratado da Terra do Brasil, no qual se contém a informação das cousas que há nestas partes*, de Pero de Magalhães de Gândavo, redigido por volta de 1570, manuscrito que só veio a ser publicado em 1826, pela Academia Real das Ciências, na já referida *Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas, que vivem nos Dominios Portuguezes, ou lhes são visinhas*, no TOMO IV, NUM. IV, pp. 182-216.

² Embora nascido no Brasil veio para Lisboa frequentar o Real Colégio Militar, onde teve o número 114, de 1825 a 1832. Ingressou depois na Academia Real de Marinha, onde foi o melhor aluno do seu curso e daí passou à Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho, onde concluiu, no ano de 1839, o curso de engenheiro militar. Foi eleito académico correspondente da Academia Real das Ciências de Lisboa e regressado ao Brasil foi eleito para o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, onde em 1841 já ocupava o lugar de Primeiro Secretário. Tendo ingressado na carreira diplomática foi nomeado Adido à legação do Brasil, em Lisboa. Quando foi criada a Academia Brasileira de Letras, a cadeira 39 do sinegeu levou o seu nome, homenageando o «Pai da História do Brasil», como é justamente considerado.

Será ainda abordada a *Historia da provincia sãcta Cruz à que vulgarmeẽte chamamos Brasil*, a bem conhecida obra de Gândavo, publicada em Lisboa, em 1576, na Officina de Antonio Gonsalves.

O estudo que vimos a dedicar à História do Brasil, desde há cerca de 25 anos, cedo nos evidenciou estes três *Peros*, e os documentos em apreço, da sua autoria, como peças fundamentais da Historiografia Portuguesa quinhentista sobre o Brasil³.

Não pretendemos, mesmo assim, defraudar as expectativas, e muito de passagem nos referiremos ao primeiro e último dos textos acima referenciados, consagrando-nos então, depois, ao *Diário da Navegação*, por se tratar, na verdade, quiçá o menos conhecido. Dedicaremos ao *Diário* um pequeno estudo crítico evidenciando, tão-só, alguns aspectos que, pela sua importância, nos pareceram capazes de entusiasmar a uma primeira leitura do precioso documento. Pelo seu estudo se interessaram já, com grande propriedade, entre outros, Jordão de Freitas⁴, Eugénio de Castro em 1927 e 1940⁵, Gago Coutinho⁶, Jaime Cortesão⁷, Leite Cordeiro⁸, Teixeira da Mota⁹, Luís de Albuquerque¹⁰ e Ana Paula Dias, em 1997, integrado numa perspectiva de análise literária no âmbito da Literatura de Viagens, não esquecendo o primitivo de Francisco Adolfo Varnhagen.

2. A Carta de Pero Vaz de Caminha

Quando a 9 de Março de 1500 a segunda armada da Índia, tendo por capitão-mor Pedro Álvares Cabral, secundogénito de Fernão Cabral, senhor de Belmonte e corregedor da Beira, zarpou de Belém, dava-se início a mais uma viagem em que a Europa, através

³ Vd. João Abel da Fonseca (2000), “*Tratado da Terra do Brasil* de Pêro de Magalhães de Gândavo – uma primeira visão do Paraíso” in *Da Visão do Paraíso à Construção do Brasil. Actas do II Curso de Verão da Ericeira*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2001, pp. 47-57. Idem (2000), “A propósito do *Diário da Navegação* de Pêro Lopes de Sousa, 1530-1532. Breves apontamentos sobre a *Carta de Pêro Vaz de Caminha* – 1500, e o *Tratado da Terra do Brasil* de Pêro de Magalhães de Gândavo – c. 1570” in *Pedro Álvares Cabral, Actas do VI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2004, pp. 111-132.

⁴ Vd. Jordão de Freitas, “A expedição de Martim Afonso de Sousa” in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, dir. Carlos Malheiro Dias, vol. III, Porto, 1921-26 [1924], pp. 97-164.

⁵ Vd. Eugénio de Castro*, *Diário da Navegação de Pero Lopes de Sousa, 1530-1532, estudo crítico pelo comandante**, prefácio de J. Capristano de Abreu, Rio de Janeiro, Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses de 1940, vol. I, p. XXXII e p. 555 e vol. II, p. 74 e 11 mapas, 1940.

⁶ Vd. Gago Coutinho, *Navegação de Pero Lopes de Sousa*, Lisboa, separata nº 9 e 10 - Setembro e Outubro - do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 1940, pp. 24 e ss.

⁷ Vd. Jaime Cortesão, *A fundação de S. Paulo, capital geográfica do Brasil*, Rio de Janeiro, 1955, e *História do Brasil nos velhos mapas*, tomo 1, Rio de Janeiro, 1965 (comentários do comandante Eugénio de Castro).

⁸ Vd. J. P. Leite Cordeiro*, “Diário da Navegação de Pêro Lopes de Sousa”, introdução de*, in *CADERNOS de História*, nº 6, São Paulo, Editora Obelisco, 1964, p. 79.

⁹ Vd. Avelino Teixeira da Mota*, *Diário da Navegação de Pêro Lopes de Sousa (1530-1532)*, prefácio de*, com leitura do Doutor Jorge de Moraes-Barbosa, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1968.

¹⁰ Vd. Luís de Albuquerque, in *O Reconhecimento do Brasil*, Col. Biblioteca da Expansão Portuguesa, Lisboa, Alfa, 1989 e Idem, três entradas no *Dicionário de História dos Descobrimientos*, Lisboa, Caminho, 1994.

de Portugal, no dizer de Jorge Borges de Macedo¹¹, contribuía para a globalização geográfica, ampliada sucessivamente com a presença portuguesa em extensas áreas do Atlântico Norte, do Índico, do Pacífico e ainda com a viagem de circum-navegação iniciada por Fernão de Magalhães.

Na armada seguia, na nau capitaina, Pero Vaz de Caminha detendo ainda o ofício de mestre da Balança da moeda da cidade do Porto, segundo estudo recente de Manuela Mendonça¹². Este cavaleiro da Casa real, sem qualquer função reconhecida, até hoje, a bordo, ia desempenhar um ofício na Índia. Foi este homem, como sabemos, o autor da famosa carta que leva o seu nome, e à qual Capristano de Abreu¹³ chamou “*diploma natalício lavrado à beira do berço de uma nacionalidade futura*”, e Jaime Cortesão¹⁴ de “*auto oficial do nascimento do Brasil e do Novo Mundo*”. Afrânio Peixoto chama a Pero Vaz, “*o homem que inventou o Brasil*”.

“*Senhor. Posto que o capitão-mor desta Vossa frota e assim os outros capitães escrevam a Vossa Alteza a nova do achamento desta Vossa terra nova, que se ora nesta navegação achou, não deixarei também de dar disso a minha conta a Vossa Alteza, assim como eu melhor puder, ainda que, para o bem contar e falar, o saiba pior que todos fazer*”¹⁵. Acabámos de citar, como certamente reconheceram, o primeiro parágrafo da *Carta*. Trouxemo-lo aqui porque nos últimos anos, e especialmente desde que se iniciaram as comemorações da viagem de Cabral, não poucos têm sido aqueles que se vêm interrogando sobre a súbita utilização do vocábulo *achamento*, no lugar do tradicional *descobrimento*, durante anos e anos utilizado nos sucessivos manuais escolares do ensino básico e secundário, e até em publicações destinadas ao ensino superior.

Já em 1943, Jaime Cortesão¹⁶, ao publicar *A Carta de Caminha*, se havia referido em nota crítica ao assunto. Disso nos dá conta, aliás, Gago Coutinho¹⁷ em 1951: “*Antigamente a palavra «descobrir» significava mais explorar que prè-avistar. Assim se conclui dos títulos «Descobrimento de Guiné», «da Índia», «de Sofala», «da costa de África», «do Cabo», etc., tudo terras de existência já conhecida. Dos Dicionários também se conclui que «descobrimento» não exclui a ideia de prévia «busca». A questão foi minuciosamente estudada pelo Dr. Jayme Cortezão, na sua obra sobre a «Carta de Caminha»; e, quanto à palavra «achamento», que lá se encontra repetida, ele cita a opinião da Prof^{ta}. Michaëlis de Vasconcelos, que consi-*

¹¹ Vd. João Abel da Fonseca, “Para o estudo do conceito de «Europa» em Jorge Borges de Macedo”, in *Memórias*, Lisboa, Academia de Marinha, 2000, IV-39-40, ou Idem, *ibidem* in *Portugal e a Europa, Raízes e Desafios do Futuro, Actas do I Curso de Verão da Ericeira*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2000, pp. 17-51 [48-49].

¹² Vd. Manuela Mendonça*, “Pêro Vaz de Caminha, o Homem e a sua Circunstância histórica” in *A Carta de Pero Vaz de Caminha*, estudos de* e de Margarida Garcez Ventura, pref. de Joaquim Veríssimo Serrão, Ericeira, Mar de Letras Editora, 1999, pp. 19-31.

¹³ Vd. Idem, *ibidem*, p. 19, Nota 2.

¹⁴ Cf. Jaime Cortesão, *A Carta de Pero Vaz de Caminha*, Lisboa, 1967, p. 129.

¹⁵ Cf. *A Carta...*, *op. cit.*, supra em ‘1, na nota 8, p. 59.

¹⁶ Cf. Jaime Cortesão, *A Carta...*, Rio de Janeiro, 1943, pp. 245-259.

¹⁷ Cf. Gago Coutinho, *Passagem de Sudoeste*, separata do N^o 9 e 10 – Setembro e Outubro – do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 1951, Nota A, pp. 7-8.

dera «achamento» como «ação praticada por quem antes buscou». Assim o podemos aplicar ao «Descobrimento do Brasil» por Cabral; [...]”.

Também o ilustre e saudoso académico José Pedro Machado remete para Cortesão a explicação do aparecimento e difusão do vocábulo *descobrimento* na acepção de “*encontro de terras antes desconhecidas*”¹⁸. É o mesmo autor que nos dilucida sobre *achamento*, por via de achar¹⁹: “*Do lat. afflare, soprar sobre; ação do que é levado pelo sopro; verbo que era também usado no desporto venatório, quando o cão cheirava a caça (canis leporem afflat); daí o sentido de encontrar, que parece datar de época relativamente recuada; isto serve para admitir a hipótese de que afflare teria sido o mais antigo substituto de invenire*”. Diremos nós que, sendo como eram as naus e as caravelas levadas pelo vento, o termo *achar* por *encontrar*, depois de sucessivas buscas, durante as quais o conhecimento da existência das terras era facto certo, tem toda uma razão de ser etimológica, especialmente quando aplicado por homens com conhecimentos do latim.

Margarida Garcez Ventura²⁰, no recente estudo que temos vindo a citar, convida-nos a perceber os conceitos distintos, como o próprio Caminha esclarece no fl. 6 do texto da *Carta*: “[...] *E tanto que comemos, vieram logo todos os capitães a esta nau, por mandado do capitão-mor, com os quais ele se apartou, e eu na companhia. E perguntou a todos se nos parecia ser bem mandar a nova do achamento desta terra a Vossa Alteza pelo navio dos mantimentos, para melhor a mandar descobrir e saber dela mais do que nós agora podíamos saber, por irmos de nossa viagem.*[...]”. Podemos, deste modo, perceber que descobrir é, literalmente, pôr a descoberto, ou explorar, enquanto achar é encontrar, o que presumivelmente já se sabia existir, ou já se havia, noutras ocasiões, procurado e demandado. Contudo, pretendem outros autores salientar que, pelo contrário, ficou provado não ter havido qualquer *intencionalidade* nesta “pousada” da armada cabralina em terras do Brasil, mas que, outrossim, ficou em aberto a resposta à pertinente questão de se saber se acabara, ou não, de encontrar um espaço de todo desconhecido, ou antes uma região já atingida por viagens exploratórias anteriores. Gago Coutinho, no seu trabalho já citado, *Passagem de Sudoeste*, não deixa lugar para dúvidas: “*A casualidade do Descobrimento do Brasil vem ainda sendo apoiada por alguns Letrados, ignorantes dos assuntos náuticos*”. Para melhor compreensão desta matéria remetemos para a obra de Francisco Contente Domingues²¹ sobre as navegações de Duarte Pacheco Pereira, em 1498.

Um terceiro aspecto que gostaríamos de partilhar prende-se com a comunicação que Erasmo de Freitas Nuzzi, então decano dos catedráticos jubilados de Comunicação Social, em todo o Mundo, apresentou ao Congresso Luso-Brasileiro *Portugal-Brasil: Memórias e Imaginários*²², de 1999, realizado na Fundação Calouste Gulbenkian.

¹⁸ Vd. José Pedro Machado, *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, vol. II, [Descobrimento], Lisboa, Livros Horizonte, 1977, 3.ª ed., [1952], p. 314.

¹⁹ Cf. Idem, *ibidem*, vol. I, [Achar], p. 71.

²⁰ Vd. Margarida Garcez Ventura, *A Carta...*, op. cit., p. 59, nota 1.

²¹ Cf. Francisco Contente Domingues, *A Travessia do Mar Oceano – a Viagem de Duarte Pacheco Pereira ao Brasil em 1498*, Lisboa, Tribuna da História, 2012.

²² Cf. Erasmo de Freitas Nuzzi, “Imprensa de Língua Portuguesa. Um cinturão cultural ao redor do Mundo” in *Actas do Congresso*, vol. II, Lisboa, GTMECDP, 2000 [FCG, 9-12 Nov. 1999], pp. 365-399.

O ilustre mestre pretendeu evidenciar que “a Carta de Pero Vaz de Caminha a El-rei Dom Manuel constitui a primeira peça de jornalismo interpretativo escrita em solo brasileiro”. Manuela Mendonça²³ também refere que “a própria maneira como fala ao monarca deixa transparecer uma necessidade de comunicação e não o desempenho de uma função, o que fica provado mal se começa a ler” o primeiro parágrafo da Carta.

Uma outra consideração sobre a Carta relaciona-se com o seu último parágrafo: “E pois que, Senhor, é certo que, assim neste cargo que levo, como em outra qualquer coisa que de vosso serviço for, Vossa Alteza, há-de ser de mim muito bem servida, a Ela peço que, por me fazer singular mercê, mande vir da Ilha de São Tomé Jorge Osório, meu genro, o que d’Ela receberei em muita mercê.”²⁴. Já noutra trabalho²⁵ tivemos a oportunidade de salientar este pedido de favor que o coração de pai, amargurado com o sofrimento da filha, que tem o seu marido degredado, deixa à mercê das mãos do monarca, como galardão ou benefício que o súbdito espera do senhor que bem serve, na linha do que escreveu o infante D. Pedro no *Tratado da Virtuosa Benfeitoria*²⁶. Podemos ainda ficar a saber que ao imediato objectivo da evangelização nada se opunha, segundo Pero Vaz, senão o obstáculo que consistia na falta de entendimento da língua, ao escrever: “E segundo o que a mim e a todos pareceu, esta gente, não lhes falece outra coisa para ser toda cristã do que nos entenderem, porque assim tomavam aquilo que nos viam fazer como nós mesmos; por onde parecer a todos que nenhuma idolatria ou adoração têm.”²⁷ Dá-se conta, igualmente, duma substantiva diferença civilizacional quando comenta o ajuntamento dos nativos em torno dos carpinteiros que lavraram um tronco de árvore para fazerem uma cruz: “[...] Muitos deles vinham ali estar junto dos carpinteiros. E acredito que assim o faziam para verem com que os carpinteiros trabalhavam, do que para verem a cruz, porque eles não têm coisas de ferro e cortam suas madeiras e paus com pedras feitas de cunhas metidas em um pau, entre duas talas, muito bem atadas [...]”²⁸.

Antes de terminar este capítulo, um último apontamento sobre o derradeiro comentário que Caminha faz sobre aquelas terras do Novo Mundo, destacando uma das principais vocações da epopeia marítima portuguesa: “[...] Mas o melhor fruto que nela se pode fazer me parece que será salvar esta gente. E esta deve ser a principal semente que Vossa Alteza em ela deve lançar. E que aí não houvesse mais que ter aqui pousada para esta navega-

²³ Cf., *A Carta ...*, op. cit., p. 30.

²⁴ Cf. *A Carta ...*, op. cit., p. 75.

²⁵ Vd. João Abel da Fonseca, “A voz das mulheres nos pedidos de favor. Dois casos brasileiros na Amazônia pombalina – 1756” in *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, vol. 1, *Cadernos da Condição Feminina*, nº 43, Lisboa, CIDM, 1994, pp. 573-578 [577].

²⁶ Vd. João Abel da Fonseca, “A Virtuosa Benfeitoria e o pensamento político do infante D. Pedro” in *Actas do Congresso Comemorativo do 6º Centenário do Infante D. Pedro, Biblos*, vol. LXIX, Coimbra, Faculdade de Letras, 1993, pp. 227-250.

²⁷ Cf. José Oscar Beozzo, “O Diálogo da Conversão do Gentio. A evangelização entre a persuasão e a força” in *Actas do Congresso Internacional de História da Missionaçã Portuguesa e Encontro de Culturas*, Vol. II, Braga, Universidade Católica Portuguesa, Coleção *Memorabilia Christiana*, nº 4, 1993, pp. 557-558.

²⁸ Cf. *Idem*, *ibidem*, p. 564.

ção de Calecut, isso bastaria, quanto mais disposição para se nela cumprir e fazer o que Vossa Alteza tanto deseja, a saber, o acrescentamento da nossa santa fe.”²⁹

A leitura da *Carta* de Pero Vaz sugere uma visão do paraíso que o autor, em raciocínio comparativo, descreve com invocação de semelhanças³⁰: o monte; os rios; as árvores; os animais selvagens; a ausência de animais domésticos; a nudez e a inocência dos homens e até a possibilidade de haver ouro – não deixa, contudo, de escrever: “*Mas tome Vossa Alteza minha ignorância por boa vontade, a qual, bem certo, creia que por afremosentar nem afear haja aqui de pôr mais do que aquilo que vi e me pareceu*”. Caminha prosseguiu com a armada para a Índia e foi um dos portugueses mortos no assalto à feitoria estabelecida em Calicute, o que levou Cabral a bombardear a cidade e o seu porto, em 15 de Dezembro de 1500.

3. O *Tratado da Terra do Brasil* de Pero de Magalhães de Gândavo

Pero de Magalhães de Gândavo aprofundou, quanto a nós, essa mesma visão do Paraíso no seu *Tratado da Terra do Brasil*³¹, obra que precedeu a sua *Historia da Provincia sãcta Cruz à que vulgarmẽte chamamos Brasil*³² publicada em 1576, como já referimos. Também já sabemos que o *Tratado* se manteve inédito, desde a sua redacção, c. 1569-1570, até 1826, quando pela primeira vez foi publicado, pela Academia Real das Sciencias de Lisboa, na *Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas*³³.

Mas quem foi Pero de Magalhães de Gândavo? Foi um humanista português, nascido em Braga, de pai flamengo, muito provavelmente oriundo da cidade de Gand, donde lhe advém o apelido³⁴. Ignora-se a sua data de nascimento e morte. Sabemos que abriu escola pública na província de Entre-Douro-e-Minho, onde foi casado, e viajou para a Índia e, mais tarde, para o Brasil. Até ao século XIX eram conhecidas, tão-só, duas das suas obras: *Regras que ensinam a maneira de escrever e ortographia da lingua Portuguesa com hum Dialogo que adiante se segue em defensam da mesma lingua*, publicada em Lisboa, em 1574, e a já mencionada *Historia da provincia sãcta Cruz à que vulgarmẽte chamamos Brasil*, na mesma cidade, em 1576, ambas na Officina de Antonio Gonsalves que, em 1572, publicara *Os Lusíadas*. O mestre bracarense de latim e português, de que pouco se

²⁹ Cf. *A Carta*, *op. cit.*, p. 75.

³⁰ Vd. Margarida Garcez Ventura, “...E como Pero Vaz de Caminha descreve a Terra de Vera Cruz” in *A Carta*, *op. cit.*, pp. 33-56 e Jaime Cortesão, *A Carta de ...*, Lisboa, Portugália Editora, 1967.

³¹ Vd. João Abel da Fonseca, “*Tratado da Terra do Brasil de Pêro de Magalhães de Gândavo – uma primeira visão do paraíso*” in *Da visão do paraíso à construção do Brasil. Actas do II Curso de Verão da Ericeira* [22-24 Jun. 2000], Ericeira, Mar de Letras Editora, 2001, pp. 47-57.

³² Lisboa, na Officina de Antonio Gonsalves, 1576. Idem, *ibidem*, com nota prévia de Francisco Leite de Faria, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1984, ed. facsimilada.

³³ Tomo IV, Num. IV, pp. 182-216.

³⁴ Importa aqui referir a advertência de Justino Mendes de Almeida para que se mantivesse o, **de** Gândavo, como aliás, o próprio autor fez inscrever no rosto da primeira edição da sua *Historia*, e não simplesmente Gândavo, como seria conhecido seu pai. Significa o **de**, segundo o saudoso académico e muito querido Mestre da Língua Portuguesa, a aceção de “filho de”, como nos patronímicos.

sabe sobre a preparação escolar estava, mesmo assim, a par do panorama literário nacional do séc. XVI. Sá de Miranda, Diogo Bernardes, António Ferreira, João de Barros, André de Resende, Frei Heitor Pinto e Camões são poetas e humanistas que cita.

Gândavo é, como justamente se considera e veremos à frente, o primeiro historiador do Brasil, muito provavelmente fonte, por exemplo, da obra de Jean de Lery, publicada em Paris, em 1578, com o título *Histoire d'un voyage faict en la terre du Brésil*. Sabemos que foi copista da Torre do Tombo, a partir de 1572, e nomeado por D. Sebastião provedor da Fazenda da Capitania de Salvador da Bahia, pelo Alvará de 29 de Agosto de 1576, considerando os serviços por ele prestados em “trelladar alguuns liuros e papeis de meu serviço”. O seu *Tratado da Terra do Brasil*, redigido por volta de 1569, já que não refere a divisão do Brasil em duas “bandas”, corresponde a uma primeira estadia em terras de Vera Cruz por um período não muito longo mas anterior a 1567, já que na primeira parte do mesmo se refere à fundação do Colégio dos Jesuítas, no Rio de Janeiro, que é daquela data. Seja como for, por lá teria andado entre 1558 e 1572, tempo que corresponde ao governo de Mem de Sá, a cuja morte do filho faz referência.

Deste *Tratado*, enviado ao Cardeal-Infante D. Henrique, existe um outro manuscrito anónimo, em Londres, na “livraria” do *British Museum*, dedicado à Rainha D. Catarina, mas sem o último capítulo, pelo que deve corresponder à primeira redacção que intitulou *Tratado da Provincia do Brasil*. O autor também no primeiro texto diz ter enviado um outro a el-rei D. Sebastião “por cumprir primeiro com esta obrigação de vassalo, que todos devemos a nosso Rei”. Este último manuscrito, porém, nunca foi encontrado. Sobre uma possível justificação da substituição do título de *Tratado* para *História*, sem mais delongas, nos acolhemos à conclusão apresentada por Francisco Ferreira de Lima, da Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS), no seu recente estudo *Gândavo e a História*: “[...] é a de que *Tratado* já não podia dar conta da grandeza e complexidade em que se transformara o Brasil, tarefa reservada à solenidade da *História*”.

Gândavo é, também por muitos outros, tido como o primeiro historiador do Brasil, se bem que sejam hoje conhecidas obras compendiadas por religiosos³⁵, ou redigidas por navegantes, e que só mais tarde chegaram ao conhecimento do público através do afã dos investigadores. Mesmo assim, sob o ponto de vista da construção do texto, bem se podem considerar as duas obras referidas como as primeiras *Histórias* do Brasil.

O Brasil assumira gradualmente uma maior importância no contexto do Império Português nas décadas de 1560-1580, facto ilustrado pelo Pe. Fernando Oliveira, na *Dedicatória* a D. Sebastião, de uma das suas obras náuticas, precisamente, o *Livro da Fábrica das Naus*, escrito por volta de 1580, manuscrito de que em boa hora a Academia de Marinha editou o *facsimile*, em 1991, e Jorge Couto não deixou de sublinhar³⁶. Na

³⁵ Vd. Jorge Couto, *A Construção do Brasil. Ameríndios, Portugueses e Africanos, do início do povoamento a finais de Quinhentos*, Lisboa, Edições Cosmos, 1997, 2ª. ed. [1995], p. 316. Por ex.: a propósito dos “Apontamentos de Cousas do Brasil, concluídos a 8 de Maio de 1558, o primeiro Provincial do Brasil propôs [...]”.

³⁶ Cf. Jorge Couto, *op cit.*, p. 269, nota 64.

verdade, o sábio eclesiástico acrescentou ao título do rei de Portugal e dos Algarves, o de Senhor da Província Santa Cruz.

Ao referir-se ao *Tratado* e à *Historia* de Gândavo, Maria Leonor Carvalhão Buescu, analisando o latinista e gramático que este humanista português, também foi³⁷, escrevia que “constituem não só uma exortação pragmática ao povoamento, mas uma primeira homenagem europeia, através de uma visão euforizante, ao país do genus angelicum, o grande mito do séc. XVII, e que encontrará, como arautos, entre outros, o jesuíta Antônio Vieira e o franciscano Mendieta”.

Pero de Magalhães, assim assina o *Tratado da Terra do Brasil*, no qual se contém a informação das cousas que há nestas partes, divide a obra em duas partes – dois outros tratados: um primeiro dedicado às 8 capitâneas em que a Província se encontrava dividida, que são 8 capítulos do texto, acrescidos de um 9º que é o 5º na sequência da exposição, sobre os “Índios Aymores da capitania dos Ilheos”; um segundo tratado, intitulado “Das cousas que são geraes por toda a Costa do Brasil”, também constituído por 9 capítulos – “Das fazendas da terra”, “Dos costumes da terra”, “Das qualidades da terra”, “Dos mantimentos da terra”, “Da caça da terra”, “Das frutas da terra”, “Da condição e costumes dos Índios da terra”, “Dos bichos da terra” e “Da terra que certos homens da Capitania de Porto Seguro forão descobrir, e do que acharão nelã”.

O texto em *Tratado* é precedido pela *Dedicatoria*, neste caso estudado, dirigida ao Cardeal-Infante D. Henrique (o autor diz ter enviado outros exemplares à Rainha D. Catarina e a D. Sebastião, como ficou dito atrás), de um *Prologo ao Lector* e de uma *Declaração da Costa*. A obra encerra com um pequeno posfácio incluído no último parágrafo do último capítulo.

Vejam os que o copista da Torre do Tombo e provedor nomeado da Fazenda da Capitania de Salvador da Bahia escreve, depois de saudar o príncipe: “[...] Como eu isto entenda, e conheça quam aceitos são os bons serviços a V. A. que ao Reino se fazem, imaginei comigo que podia trazer destas partes com que desse testemunho da minha pura tençam, e achei que não se podia dum fraco homem esperar mor serviço (ainda que tal não pareça) que lançar mão desta informação da terra do Brasil (coisa que até agora não empredeio pessoa alguma) pera que nestes Reinos se divulgue sua fertilidade, e provoque a muitas pessoas pobres que se vão viver a esta província, que nisso consiste a felicidade, e augmento dela, [...]”.

Propósito do autor no *Prologo ao Lector*: “Minha tenção não foi outra neste Sumario (discreto e curioso Lector) senão denunciar em breves palavras a fertilidade e abundancia da terra do Brasil [...]”. Propósito e objectivo claro: “[...] pera que esta fama venha á noticia de muitas pessoas que nestes Reinos vivem com pobreza, e não duvidem escolhela pera seu remedio [...]”. E como justifica o convite que endereça aos colonos?: “[...] porque a mesma terra he tão natural, e favoravel aos estranhos, que a todos agazalha, e convida com remedio, por pobres e desamparados que sejam, e assi cada vez se vai fazendo mais prospera; e depois que as terras viçosas se forem povoando (que agora estão dezertas, por falta de gente)

³⁷ Cf. Pêro de Magalhães de Gândavo, *Regras que ensinam a maneira de escrever e a Ortografia da Língua Portuguesa*, introdução de Maria Leonor Carvalhão Buescu, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1981, ed. facsimilada da 1ª ed. [1574], p. II.

hão-se fazer nelas grossas fazendas, como já estão feitas nas que possuem os moradores da terra [...]”. Muito pouco falta para se estar na presença dum verdadeiro paraíso. Gândavo acena então com uma proposta mais atractiva: “[...] porque he certo ser em si a terra mui rica, e haver nela muitos metaes, os quaes até agora se não descobrem, ou por não haver gente na terra pera cometer esta empreza, ou também por negligencia dos moradores, que se não querem dispor a esse trabalho; qual seja a causa porque deixão de o fazer, não sei; mas permitirá nosso Senhor que ainda em nossos dias se descubraõ nela grandes tezouros,[...]”.

Abordaremos, muito brevemente, o que no *Tratado* representa, para nós, esta primeira visão “tratadística” do Paraíso, embora muito houvesse sobre a construção do Brasil, já que Gândavo carrega basta informação, especialmente sobre a actividade dos engenhos de açúcar que regista, também, pela primeira vez. Atenemos então, num breve levantar de véu, que aguce a curiosidade para uma leitura completa da obra, à descrição de plantas, animais e frutos que, por certo, não deixaram de causar admiração aos primeiros colonos.

Começaremos por aquilo que qualquer europeu desejava encontrar em qualquer paragem e, por conseguinte também, no Paraíso. O autor adverte primeiro e tranquiliza depois o futuro morador: “*Nestas partes do Brazil nam semeão trigo, nem se dá outro mantimento algum deste Reino; o que lá se come em vez de pão he farinha de pão, e esta se faz da raiz de uma planta que se chama mandioca, a qual he como Inhame, e tanto que se tira debaixo da terra está cortindo-se em agoa trez, quatro dias, e depois de cortida pizão-na ou ralão-na muito bem, e espremem-na daquelle sumo; de tal maneira que fique bem escorrida [...] assi que depois de a terem deste modo curada, põem hum alguidar grande sobre o fogo, e como se aqueça, botão aquela mandioca nele, e por espaço de mea hora está naquela quentura cozendo-se, dali a tirão, e fica temperada pera se comer.*” A primeira impressão, quiçá negativa, da falta de trigo, estava assim dissipada. Este paraíso não podia deixar de ser um local diferente que, por isso mesmo, dispunha de um outro sistema alimentar alternativo. São essas mesmas alternativas que o humanista, fugindo da visão etnocêntrica do mundo, continua a apresentar: “*Ha todavia farinha de duas maneiras, huma que se chama de guerra, e outra fresca [...] desta mesma mandioca fazem outra maneira de mantimentos, que se chamão beijuus, são mui alvos, e mais grossos que breas, destes usão muito os moradores da terra, porque são mais saborosos, e de melhor digestão que a farinha.*” A ideia de grande variedade de novas espécies com iguais destinações prossegue: “*Outra raiz dá huma planta que se chama Hypim, da qual fazem huns bolos que parecem pão fresco deste Reino, e também se come assada como batata, de toda a maneira se acha nela muito gosto. Tambem ha na terra muito milho zaburro, este se dá em totalas Capitánias, e faz hum pão muito alvo, Inhames e batatas, e outros legumes que fartão muito a terra.*”

Estava assim resolvido o que parecia um problema, afinal aparente – pão, batatas e legumes não faltavam naquelas partes! E a fartura estava para continuar: “*Ha muita abundância de marisco, e de peixe por toda esta Costa, com estes mantimentos se sustentão os moradores do Brazil sem fazerem gastos, nem diminuirẽ nada em suas fazendas.*” A um pouco de novidade, abundância de espécies vegetais e pisciárias, ainda antes de falar da riqueza da caça e dos frutos, não deixa de importar introduzir algum espanto, por vezes

mistério –, faz ele parte do espírito de aventura ligado a todos aqueles que se dispuseram a abandonar a sua terra natal em busca de melhores dias nos *Novos Mundos*.

Vejam os que Pero de Magalhães nos relata sobre a Capitania dos *Ilheos*: “[...] *Tem muita infinidade de peixes grandes e pequenos: crião-se nela muitos peixes-bois, os quaes tem o focinho como de boi, e dous coutos com que andão à maneira de braços; não tem nenhuma escama, nem outra feição de peixe senão o rabo; [...] He hum peixe muito saboroso, e totalmente parece carne, e assi tem o gosto dela; assado parece lombo de porco, ou de veado, coze-se com couve, e guiza-se como carne; nem alguma pessoa o come que o tenha por peixe, salvo se o conhecer primeiro. As femeas tem duas mamas, pelas quaes mamam os filhos, e crião-se com leite (cousa que se não acha em outro peixe algum) [...]*”. É interessante verificar que se trata de um sirênio, muito curiosamente ligado à navegação lusíada, pois foram mamíferos marinhos desta ordem que, na Índia, deram lugar à lenda das sereias, tão exemplarmente cantada por Camões. Como podemos comprovar, ao espanto inicial logo se associa o proveito – o aproveitamento daquela mole imensa de carne abundante, cujo destino vamos encontrar no prato, transformada em lombo de porco assado, ou cozida com couves, ou ainda guisada “à maneira”! O mestre bracarense prossegue: “*Tambem ha muitos tubarões nesta lagoa, e lagartos, e muitas cobras, e achão-se nela outros monstros marinhos de diversas maneiras.*”

Quanto à caça da terra podemos ler no *Tratado*: “*Huma das cousas que sustenta muito, e abasta os moradores desta terra do Brazil, he a muita caça que ha nestes matos de muitos géneros, e de diversas maneiras [...] Ha muitos veados e muita soma de porcos montezes de muitas castas, [...] Ha muitas antas que casi são tamanhas como vacas, [...] Ha tambem coelhos, mas tem as orelhas doutra maneira mais pequenas e redondas. Ha outros animaes maiores que lebres, que se chamam pacas, [...] Huns bichos [...] chamão-lhe Tatus, são tamanhos como coelhos, e tem hum casco á maneira de lagosta, como de cágado, mas he repartido em muitas juntas como laminas, parece totalmente hum cavallo armado, [...] Ha tambem muitas galinhas de mato, [...] e outras muitas aves mui gordas, e saborosas melhores que perdizes.*” Acabando por concluir: “*Desta e doutra muita caça ha no Brazil muita abundancia.*”

Se bem que para o Paraíso se não tenha ainda conseguido definir a noção de Tempo, o certo é que estar lá não é o mesmo que falar sobre ele e, ainda mais, presuntivamente. Importa, assim, que prossigamos apressando o passo até às *fruitas* da terra alertando, desde já, para a ordem pela qual o latinista as descreve, e que provavelmente corresponde à sua preferência entre a novidade das novas espécies: “*Huma fruta saborosa, e mais prezada de quantas ha; cria-se numa parte humilde do chão, a qual tem humas pincas como de cardo, a fruta dela nasce como alcaxofras, e parecem naturalmente pinhas, e são do mesmo tamanho, chamão-lhes Ananazes: [...] excedem no gosto a quantas fruitas ha neste Reino, [...]*”. Fala de seguida do cajueiro e, depois: “*Tambem ha huma fruta que lhe chamão bananas, e pela lingoa dos Indios pacovos: [...] Ha duas qualidades desta fruta, humas são pequenas como figos borjassotes, as outras são maiores e mais compridas. Estas pequenas tem dentro em si huma cousa estranha, a qual he, que quando as cortão pelo meo com huma faca, ou por qualquer parte que seja, acha-se nelas hum sinal á maneira de Crucifixo, e assi totalmente parece.*” O que podemos perceber destas minuciosas descrições de Pero de

Magalhães, redigidas por volta de 1570, é que tanto o ananás, como o caju e a banana eram ainda frutos praticamente desconhecidos no reino. A não ser assim, não lhes teria dedicado quase todo um capítulo. Continuando a sua lista de frutos descreve depois os idênticos aos de Portugal. “*Tambem ha huma fruta que se chama fracazes, são como nesperas [...] Ha huma pimenta da terra [...] muitos melões, pepinos, e figos de muitas castas, romãs, muitas parreiras, que dão uvas duas, tres vezes no anno, [...] de limões e laranjas ha muita infinidade, dão-se muito na terra estas arvores de espinho, e multiplicação mais que as outras.*”

A descrição da terra ficaria incompleta se não houvesse referência aos factores climáticos: seis meses de Verão e seis de Inverno; o regime de ventos, com as respectivas monções; os “ares”, com a incidência da humidade e a qualidade da água dos rios e das lagoas, entre outros. Gândavo termina: “*Finalmente he esta terra tão deleitosa e temperada, que nunca nela se sente frio nem quentura sobeja.*” Com todos estes predicados bem se pode deduzir ser a terra do Brasil um verdadeiro paraíso: “[...] *Esta terra he mui fertil e viçosa [...] as fazendas donde se consegue mais proveito são assucres, algodão, e pão do Brazil, com isto fazem pagamento aos mercadores, que deste Reino lhes levam fazenda, porque o dinheiro he pouco na terra, e assi vendem e trocção huma mercadoria por outra em seu justo preço. Quantos moradores ha na terra tem roças de mantimentos, e vendem muitas farinhas de pão huns aos outros, de que também tirão muito proveito.*”

No capítulo dedicado aos *Bichos da Terra* o autor comenta: “*Há nestas partes muitos bichos mui feros e peçonhentos; principalmente cobras de muitas castas, de nomes diversos.*” Começa depois a descrever a Giboiossu, a Surucucu, a Boiteninga, a Hebijares e a Japarana, para prosseguir: “*Tambem afirmão alguns homens que virão serpentes nesta terra com azas mui grandes, e espantosas, mas achão-se raramente. Ha muitos lagartos e grandes, pelos rios dagoa doce, e pelos matos, cujos testículos cheirão melhor que almisce, e a qualquer roupa que os chegão fica o cheiro pegado por muitos dias. Os bichos mais feros, e mais danosos que ha na terra, são os tigres [...] Toda esta terra do Brazil he coberta de formigas pequenas e grandes [...] Tambem há muita infinidade de mosquitos, principalmente ao longo dalgum rio, antre humas arvores que chamão mangu, [...] Tambem ha huma geração de ratos que trazem os filhos pendurados na barriga, e ali se crião e andão assi pegados até serem grandes [...] Bugios ha muitos e de muitas castas [...] Tambem ha muitos lobos marinhos, e porcos marinhos, que se crião no mar e na terra. Outros muitos bichos há nestas partes pela terra dentro, que será impossível poderem-se conhecer, nem escrever tanta multidão; porque assi como a terra he grandíssima, assi são muitas as calidades e feições das creaturas que Deos nela creou.*” (A representação de muitos dos animais, plantas e frutos aqui referidos poderá ser acompanhada pelos desenhos que ilustram a obra de Frei Cristóvão de Lisboa, *Historia dos animaes e arvores do Maranhão*, Lisboa, CNCDP, 2000).

Todas estas considerações se referem às zonas costeiras. É o próprio humanista que logo depois do *Prologo ao Lector*, escrevendo sobre a *Declaração da Costa* nos informa: “*Não ha pela terra dentro povoação de Portugueses, por causa dos Indios que não no consentem: e também pelo socorro, e tractos do Reino lhes he necessario estarem juntos do mar pera terem comunicação de mercadorias; e por este respecto vivem todos juntos da Costa.*”

Antes de passarmos a concluir este rápido relance pelo *Tratado* não conseguimos resistir à tentação de sublinhar o facto de Gândavo ter sido “o primeiro autor que, vivendo ainda Camões, o louvou em letra de forma com termos entusiásticos e proféticos”, como anotou o saudoso erudito Fr. Francisco Leite de Faria³⁸ ao estudar o “Dialogo em louvor da lingua Portuguesa”, publicado em Lisboa, na *off.* de Antonio Gonsalves, em 1574, na obra daquele humanista, *Regras que ensinam a maneira de escrever e Ortographia da lingua Portuguesa, com hum Dialogo que adiante se segue em defensam da mesma lingua*³⁹. Fala o português Petrônio para o castelhano Falencio: “[...] Pois se no verso heroyco vos parece que a vossa lhe pode fazer ventagem: vede as obras do nosso famoso poeta Luis de Camões de cuja fama o tempo nunca triumphará, [...]”. Decorridos mais de quatro séculos, esta profecia do mestre escola bracarense, que esteve uma temporada na Índia, permanece bem de pé. Admiração talvez recíproca, porque volvidos dois anos, em 1576, é Camões que redige 35 tercetos e um soneto que serão publicados na *Historia da provincia sãcta Cruz*, a pedido de Gândavo, que lhos solicitara, por certo, como “*Dedicatória Ao muito illustre senhor Dom Lionis Pereira sobre o livro que lhe offerece Pero de Magalhães*”, oficial aquele sob cujas ordens este último havia servido no Oriente. Deixemos o soneto e atentemos nalguns tercetos⁴⁰:

“[...]”

*He justo que a escritura na prudencia
Ache sua defensam, porque a dureza
Das armas, he contraria da eloquencia:*

*Assi disse, e tocando com destreza
A citera dourada, começou
De mitigar de Marte a fortaleza:*

.....
*Nunca Alexandro, ou Cesar nas confusas
Guerras, deixárão o estudo hum breve espaço,
Nem armas das sciencias sam escusas*

*Nua mão livros, noutra ferro e aço:
A hua rege e ensina, e outra fere
Mais co saber se vence que co braço*

E a terminar, quando Pero Magalhães acorda do sonho que tivera:

*Acorda Magalhães, e já se parte
A vos offerecer Senhor famoso
Tudo o que nelle pos, sciencia e arte.*

³⁸ Cf. nota ‘32 acima, *op. cit.*, Nota Prévia, p. V.

³⁹ Cf. nota ‘37 acima, *op. cit.*, p. 62.

⁴⁰ Cf. nota ‘32 acima, *op. cit.*, pp. 1-5.

*Tem claro estylo, ingenho curioso,
Pera poder de vós ser recebido,
Com mão benigna de animo amoroso.*

*Porque só de nam ser favorecido
Hum claro espirito, fica baixo e escuro,
E seja elle com vosco defendido,
Como o foy de Malaca o fraco muro.”*

No seu *Tratado*, à laia de posfácio, o português de ascendência flamenga, como o seu apelido indica, deixa-nos ainda, pela primeira vez na Historiografia Portuguesa dos Descobrimentos, uma menção do Brasil como **Nova Lusitânia**, se bem que nem todos os autores o tenham topado, e o venham a atribuir a um outro – Francisco de Brito Freyre, *Nova Lusitania, Historia da Guerra Brasilica*, Lisboa, na Off. de Joam Galram, 1675. De referir também um curioso reparo de natureza política, por certo relacionado com o crescente interesse que D. Sebastião vinha nutrindo pelo Norte de África, e que terminou com o desastre de Alcácer-Quibir⁴¹: “[...] *Quizera escrever mais miudamente das particularidades desta Provincia do Brazil, mas porque satisfizesse a todos com brevidade, guardei-me de ser comprido; posto que os louvores da terra pedissem outro livro mais copioso e de maior volume, onde se comprehendessem por extenso as excellencias e diversidades das cousas que há nela, pera remedio e proveito dos homens que lá forem viver*⁴². *E porque a felicidade e aumento desta Provincia consiste em ser povoada de muita gente, não havia de haver pessoa pobre nestes Reinos que não fosse viver a estas partes, com favor de S. A. onde os homens vivem todos abastados, e fóra das necessidades que cá padecem: e desta maneira permitirá Deos que floreja tanto a terra desta **nova Lusitania**, que com ela se aumente muito a Coroa destes Reinos, e seja dos outros envejada, **pera que não desejemos terras estranhas***⁴³; *prometendo esta nossa tanta riqueza, e prosperidade aos que a forem buscar pera seu remedio.*”

O facto do *Tratado* não ter sido impresso, aquando da sua produção, não significa que tivesse sido desconhecido por parte daqueles que se movimentavam no círculo da Corte, até a avaliar pelo manuscrito apógrafo encontrado. Quanto à *Historia*, ela é textualmente citada por António de Herrera e Lancelot Voisin de la Popelinière, pelo que teve curso na Europa do seu tempo, a atestar a presença de exemplares em diversas bibliotecas europeias que chegaram até aos nossos dias, bem como as traduções que bem cedo mereceu em castelhano e, mais tarde, em francês e inglês.

O autor veio a falecer no reino, em local incerto, mas posterior a 1579, data do último documento conhecido em que foi possível identificar a sua pessoa.

⁴¹ Cf. nota 33 acima, *op. cit.*, pp. 215-216.

⁴² Na verdade Gândavo redigirá, como vimos, passados alguns anos, a sua *Historia da provincia sãcta Cruz*.

⁴³ O sublinhado é nosso.

4. O *Diário da Navegação* de Pero Lopes de Sousa

No ano de 2000 foi publicado, em Paris, o penúltimo livro do eminente filósofo Paul Ricoeur, *La Mémoire, L'Histoire, L'Oubli*⁴⁴. Do alto dos seus quase 90 anos de idade, aquele mestre justifica as quase 700 páginas do denso texto, com três preocupações que inúmera no Prefácio: as de ordem privada, as de ordem profissional e as de ordem pública. Permitam-nos que fuçamos ao anátema do aforismo italiano *traduttore, traditore*, transcrevendo em francês a preocupação pública: “[...] *je reste troublé par l'inquiétant spectacle que donnent le trop de mémoire ici, le trop d'oubli ailleurs, pour ne rien dire de l'influence des commémorations et des abus de mémoire et d'oubli. L'idée d'une politique de la juste mémoire est à cet égard un de mes thèmes civiques avoués.*”⁴⁵

Aquando das comemorações do V Centenário de Pedro Álvares Cabral, em 1968, congratulava-se o então Comandante Teixeira da Mota, em prefácio à edição do *Diário de Navegação de Pêro Lopes de Sousa*, concluindo: “[...] *Poderá, assim a presente edição ter larga utilidade, embora seja desejável uma nova edição largamente comentada, com vista aos eruditos e estudiosos mais exigentes, [...] já que esta e a anterior, de pequenas tiragens (referindo-se às duas brasileiras, a última de 1964), são de há muito obras raras, que só alguns privilegiados poderão possuir.*”⁴⁶

Não pretendemos polemizar o problema da actual edição de fontes no nosso País, não é este nem o tempo nem o espaço apropriado, mas, tão-só alertar para uma hipermnésia relativamente a certos textos e autores, comparada com uma amnésia face a tantos outros, igualmente importantes. E mais uma vez recordamos a douta análise de Jorge Borges de Macedo: “[...] *Não pode falar-se em ambiente cultural que protege os consagrados e esquece os primitivos ou que anda à procura dos primitivos e deixa fugir os indiscutíveis [...]*”⁴⁷.

“*O comportamento e o valor marinheiro de Pêro Lopes de Sousa durante a expedição de 1530-1532 estão sobejamente atestados nas páginas do seu Diário de Navegação*”⁴⁸. O manuscrito existente na Biblioteca da Ajuda, em letra da 2ª metade do séc. XVI tem um título acrescentado no séc. XVII – “*Navegam q fez pº lopes de sousa no descobrimento da costa do brasil militando na capitania de marti-aº de sousa seu irmão na era da emcar-naçam de 1530*”.

“*Apesar da relativamente pequena extensão, o diário é documento importante para a história da náutica, sobretudo pela vigorosa e expressiva linguagem marinheira que o caracteriza. [...] Embora não contenha novidades no campo da ciência náutica, não podendo comparar-se, neste aspecto, com os roteiros de D. João de Castro, posteriores de poucos anos [...]*”, como salientou Teixeira da Mota⁴⁹. O seu autor tem, mesmo assim, lugar desta-

⁴⁴ Vd. Paul Ricoeur, *La Mémoire*, Paris, Seuil, 2000.

⁴⁵ Cf. Idem, *ibidem*, p. I.

⁴⁶ Cf. nota ⁹ acima, *op. cit.*, p. 22.

⁴⁷ Cf. Jorge Borges de Macedo, “Dos leilões para a história da cultura” in *Silva 5 – Pedro de Azevedo, Importante Leilão. Livros. Cartografia. Gravuras. Manuscritos. Outros Documentos*, Lisboa, s. n., 1989, pp. 3-8. Vd. João Abel da Fonseca, “Para o estudo de conceito de «Europa» em...” in *op. cit.*, nota ¹¹ acima, IV-3.

⁴⁸ Cf. Avelino Teixeira da Mota, *ibidem*, p. 15.

⁴⁹ Cf. Idem, *ibidem*, p. 21.

cado entre os nautas do seu tempo, como o reconheceu o próprio D. João de Castro em palavras significativas: “*Pero Lopes de Sousa, a quem todos devemos confessar vantagem e dar obediencia no mister e officio do mar*”⁵⁰.

Não foi muito mais longa a vida de Pero Lopes de Sousa. “*Em Março de 1534 foi numa caravela socorrer Safim, com Tomé de Sousa. Em 1 de Setembro do mesmo ano foi-lhe feita a doação de uma capitania no Brasil, dividida em 3 quinhões – Santo Amaro, Sant’Ana e Itamaracá. De Março a Outubro de 1535 comandou um navio da armada de António Saldanha, que colaborou na expedição de Carlos V a Tunes. Em Agosto de 1536 foi nomeado capitão-mor da armada de guarda-costas, indo depois aos Açores esperar a nau de Tomé de Sousa regressada da Índia. Finalmente a sua última comissão foi a de capitão-mor da armada de seis naus que em 24 de Março de 1539 saiu de Lisboa para a Índia, onde chegou em Setembro. Estava embarcado na nau Esperança Galega, e nela se perdeu em 1540 de regresso ao reino, em naufrágio nas paragens da ilha de S. Lourenço, segundo uns, em combate com os franceses no Atlântico, segundo outros.*”⁵¹

Antes de passarmos às breves considerações sobre o *Diário* convém introduzir algumas outras de ordem metodológica que melhor farão compreender a exposição. “*Jorge Borges de Macedo propôs uma constante da mentalidade portuguesa dos séculos XV e XVI: a comparação como forma generalizada de pensamento*”⁵², ou seja que os autores de crónicas, relatos, relações e diários, na impossibilidade de identificarem povos, animais da terra, plantas, frutos, aves, peixes, e até lugares, comparavam-nos com os que conheciam, chamando-lhes por esse nome antecedido de “*coisa como*”. Por outro lado, face à informação contida na narrativa dum diário, convém retermos que “*resulta que um determinado assunto é referido tantas vezes quantas na realidade foi presenciado ou vem ao correr da pena, por qualquer outra razão, nomeadamente por associação de ideias*”⁵³. Um estudo aturado exigiria o agrupamento da informação disponível por áreas, de modo a melhor evidenciar a riqueza do texto e a diversidade dos temas abrangidos, bem como um glossário para os termos técnicos náuticos e expressões caídas em desuso – o tempo dedicado à produção do presente trabalho não nos permitiu avançar como desejávamos.

O Diário que ora nos ocupa abrange um lapso de tempo que vai de Sábado, 3 de Dezembro de 1530, a Sábado, 23 de Novembro de 1532 – quase dois anos, por conseguinte. “[...] *E toda a noite andámos amainados com muitas trovoadas e com os mores pés de vento que eu até entam tinha visto.*” (Domingo, 3 de Março de 1531). “[...] *Em se pondo o Sol, demos nua aguajem do rio de Sam Francisco, que fazia mui grande escarcéo.*” (Segunda-feira, 11 do mesmo mês e ano). A Língua é o mais precioso reduto da memória dos povos – **pés de vento e grande escarcéo** – foram aqui trazidos propositadamente para sublinhar a utilização na linguagem corrente, dos nossos dias, de expressões e termos do quotidiano das naus de antanho, não a valer pelo significado que hoje lhe atribuímos comumente,

⁵⁰ Cf. Idem, *ibidem*, p. 21.

⁵¹ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 15-16.

⁵² Cf. Margarida Garcez Ventura, nota 30 acima, *op. cit.*, p. 35, e Jorge Borges de Macedo, “O Mare Clausum na evolução da política externa portuguesa do séc. XVI” in *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian – Mélanges offerts à Frédéric Mauro, Vol. XXXIV*, Lisboa-Paris, 1995, pp. 138-139.

⁵³ Cf. Margarida Garcez Ventura, *op. cit.*, p. 37.

mas na sua aceção meteorológica e náutica; os primeiros como um pequeno furacão e o segundo como vaga alterosa e encapelada que, obviamente, causavam nos navios uma imensa perturbação, face à turbulência das águas.

Com um terço da sua população total envolvida em actividades ligadas ao Mar, a Língua Portuguesa acolheu e plasmou no seu seio, durante o período dos Descobrimentos, inúmeras expressões e termos que evoluíram em significado, mas nela permaneceram e se conservam em memória, como bastião duma época, e como testemunho perene desses tempos idos.

Já vimos atrás como o *Diário* não contém novidades no campo da ciência náutica, foi a voz autorizada de Teixeira da Mota que o salientou. Contudo traz à luz o “**descobrimento**” da costa brasileira que o seu autor percorreu, e contribui para a percepção de uma transformação importante deste período do Humanismo Português, “*da experiência madre de todas as ciências*” do *Esmeraldo*, em que a realidade e a verdade nada tinham de acabado, mas eram o único garante de uma sobrevivência necessária que se construía na observação exacta, como regra para o conhecimento do mundo. Já tivemos ocasião de referir esta vocação dos marinheiros portugueses, aquando da homenagem da Academia de Marinha a Jorge Borges de Macedo⁵⁴, e temos agora a oportunidade de a testemunhar em texto, neste *Diário da Navegação* de Pero Lopes de Sousa.

A esquadra de 1530 era composta de cinco navios, sendo seu capitão-mor Martim Afonso de Sousa, irmão do autor da obra. Iam a bordo cerca de 400 pessoas, incluindo para além da tripulação, famílias inteiras de colonos reinóis destinados ao povoamento do Brasil. Duas naus, a capitânia, de nome desconhecido e inicialmente comandada por Pero Lopes de Sousa, e a *São Miguel*, do comando de Heitor de Sousa; o galeão *São Vicente*, do comando de Pero Lobo; e duas caravelas, a *Princesa* e a *Rosa*, comandadas, respectivamente, por Baltasar Gonçalves e Diogo Leite. Já no Brasil, ser-lhe-iam agregadas uma nau capturada aos franceses – rebaptizada então com o nome *Nossa Senhora das Candeias* e cujo comando foi dado a Pero Lopes de Sousa, e uma caravela que ia a caminho de Sofala, a *Santa Maria do Cabo*. Na verdade, no Cabo de Santo Agostinho foram aprisionadas três naus francesas, sendo que João de Sousa foi de imediato enviado ao Reino, embarcado numa delas e uma outra foi queimada. Diogo Leite, com as referidas primeiras duas caravelas foi mandado a explorar o rio de Maranhão e tomar dele inteira posse. De qualquer modo a armada entrou em Pernambuco com oito navios.

Terça-feira, 24 de Janeiro de 1531: “[...] *ao meo-dia, tomei o Sol em quatro graos e meio. Nesta paragem correm as aguas a loés-noroeste; em certos tempos correm mais, s.(sicilicet) desde Março até Oitubro correm com mais fúria. É por estas correntes fazerem os abatimentos incertos que muitas vezes se dam duas quartas de abatimento e abatem os navios quatro, assi que nesta paragem a pilotagem é incerta. Por esperiencia verdadeira, pera saberdes se estais de barlavento ou de julavento da ilha de Fernão de Loronha, quando estais de barlavento vereis muitas aves, as mais rabiforcados e alcatrazes pretos, e de julavento vereis mui poucas aves e as que virdes serão alcatrazes brancos e o mar é mui chão.*” Podemos desde

⁵⁴ Vd. João Abel da Fonseca, “Para o estudo do conceito de «Europa» em Jorge Borges de Macedo” in *Memórias*, Lisboa, Academia de Marinha, 2000, pp. IV-1 a 42.

já, e através deste trecho, corroborar o que deixámos atrás explicitado, quanto à precisa observação e anotação de todos os dados considerados importantes em viagens futuras.

Domingo, 27 do mês de Março de 1531: “[...] *partimos de aquesta baía com o vento leste, contra opiniam de todolos pilotos, a qual era que nom podíamos dobrar os baixos de Abrolho e que a monçam dos ventos suestes começava desde meado Fevereiro até Agosto e que em nenh[u]a maneira podíamos passar e que era por demais andar lavrando o mar [...]* Sábado, 30 dias de Abril, no quarto de alva, éramos com a boca do rio de Janeiro [...]”. Este último trecho ilustra a nova vontade, a vontade já moderna de uma ciência que renascia pela mão dos Portugueses e pela força da experiência, contra os tratados estáticos e dogmáticos da Meteorologia antiga e medieval. Afinal, estava-se em Março e em menos de um mês se chegara da Bahia ao Rio de Janeiro, havendo que vencer, contudo, a opinião de todos os pilotos e verificar, então, que a monção era talvez outra...

Diz a História da Meteorologia⁵⁵ que as primeiras observações que se fizeram foram as do vento, e os Gregos os primeiros a registá-las com alguma regularidade. Deles nos veio, aliás, o termo que literalmente significa **tratado das coisas de cima** – *meteo-ro+logos+ia*, e foi Aristóteles, precisamente, quem organizou o primeiro tratado dos ventos na sua *Meteorologica*, base, durante quase toda a Idade Média, de todos os estudos desta matéria, a par do *Livro dos Sinais* de Parménides e de outros autores gregos, glossados depois, por Santo Isidoro de Sevilha e Sacrobosco, entre outros.

Os Descobrimentos dos Portugueses revestiram, em toda a História da Humanidade, o contributo mais denso para o conhecimento do Mundo Físico, no mais curto espaço de tempo, em campos como a já referida Meteorologia, mas também a Geodesia, a Climatologia, a Oceanografia, o Geomagnetismo e as modernas Geociências afins. Tales de Mileto, Píteas, Eratóstenes, Hiparco e Seleuco, “viram” as suas “teses” confirmadas pelos nautas lusos, 20 a 15 séculos depois de produzidas⁵⁶, tal foi o caso do Pai da Geodesia – o terceiro da lista anterior, que acreditava que os oceanos deviam estar interligados entre si, o que só viria a ser confirmado por Bartolomeu Dias, volvidos 17 séculos.

Foi Nicolau d’Oresme (1325-1382)⁵⁷, o erudito humanista tradutor dos clássicos, matemático, físico e filósofo francês, conselheiro de Carlos V, rei de França (1364-1380), quem num tratado redigido contra a Astrologia veio falar numa nova Meteorologia. No *Le Livre des Divinations*, propositadamente escrito em francês (Oresme escreveu vários tratados em latim), para ter maior alcance nos leitores, este conselheiro do rei de França postulou que a Meteorologia era um trabalho para homens de ofício – existiam, assim, três maneiras, segundo o mesmo, de estudar as transformações atmosféricas, a que chamava “mutações do ar”: a dos agricultores; a dos marinheiros, e para um nível mais elevado de conhecimentos, a dos astrometeorologistas. É este autor que escreve: “*Nous*

⁵⁵ Vd. *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, [Meteorologia], Vol. XVII, pp. 99-100.

⁵⁶ Vd. José Pinto Peixoto, “Os Descobrimentos e o alargamento do conhecimento do Mundo Físico”, in *A Universidade e os Descobrimentos* (Colóquio promovido pela Universidade de Lisboa), col. *Mare Liberum*, Lisboa, CNCDP / IN-CM, 1993, pp. 71-90.

⁵⁷ Vd. *La Grande Encyclopédie Larousse*, [Oresme (Nicole d’)], analyse, 647; Charles V, roi de France, 2617; humanisme, 6050; philosophie, 9388].

*voions communément que les marins et les laboureurs des champs savent mieux juger de telles mutations que ne le font les astronomes*⁵⁸.

Se é certo que a Meteorologia, com alguma individualização científica, só ocorreu no séc. XIII, não é menos verdade que neste seu despertar medievo se fundou menos na sabedoria popular de camponeses e marinheiros, e muito mais nos diversos tratados da Antiguidade Clássica, em que pouco ou nada importava que os fenómenos descritos fossem desmentidos pela experiência dos homens. Foram os mareantes portugueses que, a partir de quatrocentos, contribuíram para a identificação empírico-sistemática de ventos, marés e correntes marítimas das extensas áreas oceânicas que percorreram nos navios dos Descobrimentos.

“Sesta-feira, 8 dias do dito mês (Março de 1531), ao meo-dia, tomei o Sol em 11 graos e seis meúdos. À tarde nos deu uã trovoada de muita água e entre as naos se fizeram duas mangas, de que os marinheiros houveram mui gram medo por no mar ser cousa mui perigosa [...]”. Aqui podemos referenciar uma clara alusão ao fenómeno da tromba de água.

Dois anos de registos quase diários da actividade no mar, assinalando todos os pormenores geográficos e meteorológicos, as tormentas, os naufrágios, as aguadas, a captura de navios estrangeiros, as rotas, as diferentes mastreações e velames escolhidos, as reparações e a construção naval em terra, o tipo de acolhimento e as características temperamentais e físicas dos diversos indígenas, as doenças, as mortes, as expedições em terra, as aves, os peixes, a vegetação, a alimentação, a colocação de padrões, os conselhos a futuros navegantes daquelas costas, a fé, a atribuição de nomes ao relevo natural, às ilhas, aos portos, às baías e aos rios, as experiências agronómicas, o lançamento de escravos, o encontro com lançados de armadas anteriores, a fundação de povoações, a entrega de terras em sesmaria – que maravilhoso *Diário*, que manancial de informação a jorros! A merecer um estudo aprofundado como pedia já, em 1968, o sábio e saudoso Almirante Teixeira da Mota, um dos fundadores da Academia de Marinha.

Permitam-nos ainda que, através de uma selecção a “esmo”, acompanhem o *Diário* a “eito”, evidenciando algumas passagens capazes de traduzir o que em síntese condensámos no parágrafo anterior, e cuja transcrição pensamos que importa realizar, sabendo como sabemos, que a última edição há muito se encontra esgotada, mesmo que o façamos com poucos comentários pela óbvia evidência dos conteúdos.

“Uã hora de Sol, houvemos vista de duas velas e as fomos demandar, e era uã caravela e um navio que vinham de pescaria e por eles escrevemos a Portugal.”

“[...] mandou o capitam I. a Baltasar Gonçalves, capitam da nao Princesa que fosse diante e levasse o farol, e assi fomos até pela menhá.”

“[...] estávamos um tiro de abombarda de terra da ilha de Santiago [...]”.

“[...] pela menhá, nos acalmou o vento um tiro de falcam da terra, [...]”.

“[...] O galeam Sam Vicente perdeo duas âncoras em sefazendo à vela e a caravela Princesa uã, porque o surgidoiro deste porto é todo sujo.”

⁵⁸ Cf. Joëlle Ducos, “Le temps qu’il fait au Moyen Age”, in *L’Histoire*, nº 247, Octobre 2000, pp. 76-79.

“[...] Nesta baía achámos um homem português que havia 22 anos que estava nesta terra e deu rezam larga do que nela havia.” Tratava-se do náufrago Diogo Álvares, “o Caramuru”, o primeiro português a fixar-se na Bahia. Vivia nestas paragens desde 1509, e casara com uma índia da qual tivera numerosos descendentes. Tinha uma povoação com cerca de 300 casas e contribuíra, grandemente, para a colonização daquelas terras baianas.

“[...] A gente desta terra é toda alva, os homens mui bem dispostos e as molheres mui fermosas [...] Nom tem os homens outras armas senam arcos e frechas [...] pelejam desde o meo-dia até o Sol-posto. As 50 almadias da banda de que estávamos surtos foram vencedores e trouxeram muitos dos outros cativos e os matavam com grandes cerimónias, presos por cordas, e dipois de mortos os assavam e comiam.⁵⁹ Nom tem nenhum modo de física: como se acham mal, nom comem e poem-se ao fumo e assi pelo consequinte os que sam feridos. Aqui deixou o capitam I. dous homens pera fazerem experiencia do que a terra dava e lhes deixou muitas sementes.” Por esta ocasião a latitude observada em terra, treze graos e um quarto, só estava errada um terço de grau.

“[...] E de noite tirámos as monetas e com os papa-figos baxos trincámos no bordo do sul.”

“[...] e mandou soltar o piloto que o capitam trazia preso e mandou despejar a caravela dos escravos e lançá-los em terra [...]”.

A 27 de Março partiram do porto da Bahia com vento de Leste, o qual dominou fora; embora com algumas trovoadas do Sueste e de mar *cavado*, no dia 22 de Abril já a latitude foi de 22 graus, estando assim montados os famosos *baxos d'Abrolho*.

“[...] e com as bolinas largas fazíamos o dito caminho, levando resguardo, que cada relógio sondávamos, porque todos os pilotos se faziam ir per riba dos baxos d'Abrolho [...]”.

“[...] Da banda de bombordo me arrebataram os aparelhos com o jogar da não”.

Com os ventos variáveis, com terra por vezes à vista, depois de passado o banco que fica ao Mar do Espírito Santo, chegaram dia 29 de Abril, pelo meio-dia, ao Cabo Frio. No dia seguinte, aproveitando a viração, entravam na baía do Rio de Janeiro.

“[...] éramos com a boca do rio de Janeiro [a boca não é mais que de um tiro de arcabuz] [...] Como fomos dentro, mandou o capitam I. fazer ua casa forte, com cerca por derrador, e mandou sair a gente em terra e pôr em ordem a ferraria pera fazermos cousas de que tínhamos necessidade. [...] e foram até darem com um grande rei, senhor de todos aqueles campos [...] e deu novas como no rio de Peraguai havia muito ouro e prata [...] Aqui estivemos três

⁵⁹ Vd. Pêro de Magalhães de Gândavo, *Historia da provincia sãcta Cruz* [...], nota 32 acima, gravura de Jerónimo Luís da p. 40 vº e Capítulo 12. – “Da morte que dam aos catiuos & crueldades que vsam com elles”, pp. 40 vº-45.

meses, tomando mantimentos pera um ano pera 400 homens que trazíamos e fizemos dous bargantins de 15 bancos.”

A 1 de Janeiro de 1531 largaram do Rio de Janeiro. Ao largo os ventos eram variáveis e havia trovoadas de Oeste e *cerraçam*. Fundearam junto da ilha dos Alcatrazes a 10 de Agosto e, passado o temporal, fizeram-se à vela tendo ido surgir no dia 12 à terra da ilha de Cananeia.

“[...] fomos dar com ua ilha. Quando a vimos, éramos tam perto dela que quasi demos com os groupazes nas pedras [...] e mandei lançar o batel fora per ir à ilha matar rabiforcados e alcatrazes, que eram tantos que cobriam a ilha [...] Indo nós pera as naos, nos deu per riba da ilha um pé de vento tam quente que nom parecia senam fogo [...] que daquele vento fomos todos com febre.”

“[...] Quis Nossa Senhora e a bem-aventurada Santa Crara, cujo dia era, que alimpou a néboa e reconhecemos ser a ilha da Cananea [...] veo Pedre Anes Piloto no bargantim e com ele veo Francisco Chaves e o bacharel e cinco ou seis castelhanos. Este bacharel havia 30 anos que estava degradado nesta terra e o Francisco Chaves era mui grande língua desta terra. Pela enformaçam que dela deu ao capitam I., mandou a Pero Lobo com oitenta homens que fossem descobrir pola terra dentro, porque o dito Francisco Chaves se obrigava que em dez meses tornara ao dito porto com quatrocentos escravos carregados de prata e ouro. Partiram desta ilha ao primeiro dia de Setembro de 1531 [...]”. Esta bandeira partiu, por certo, com destino ao Império Inca mas não chegou a atingi-lo, já que foram trucidados pelos Carijós nas imediações do rio Iguaçu⁶⁰. Quanto ao bacharel da Cananeia, Jaime Cortesão, a partir da análise comparativa de várias fontes, chegou à conclusão que este bacharel e o desaparecido de São Tomé eram uma e a mesma pessoa, tendo chegado ao Brasil, ido daquele arquipélago, em viagem pré-cabralina, levado por Bartolomeu Dias ou por Duarte Pacheco Pereira, em 1498 ou no início de 1499. O bacharel teria então preferido cumprir a pena de degredo naquelas paragens paradisíacas, face à aspreza são-tomense⁶¹.

“[...] e logo fizemos o nosso caminho com o vento e mar mui grande; e desde a mea-noite correremos, com um pé de vento do norte, árbore seca.” Por vezes embarcaram tanto mar que *antre ambas as cubertas nadou o batel*.

“[...] Esta noite se passou o vento ao sudoeste e trincámos com os traquetes baxos no bordo do su-sueste.”

“[...] no quarto de alva, com muito vento sudoeste, lançamos as naos ao paio e ao meodia se fez o vento bonança.”

⁶⁰ Vd. Jorge Couto, *op. cit.*, p. 214.

⁶¹ Vd. Idem, *ibidem*, Anexo C, pp. 377-378 e Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses - III*, Lisboa, IN-CM, 1990, pp. 717-718.

“[...] *Matámos esta noite muitas pescadas.*”

“[...] *Achámos duas onças mui grandes [...]*”. Pelo que lhe deram por nome, ilha das Onças.

“[...] *Ao pôr do Sol fomos surgir antre três ilhas de pedras, donde matámos muitos lobos marinhos.*”

“[...] *Aqui nesta ilha tomámos água e lenha e fomos com os batéis fazer pescaria e em um dia matámos 18 mil pexes, antre corvinas e pescadas e enxovas. Pescávamos em fundo de oito braças. Como lançávamos os anzolos na água, nom havia aí vagar de recolher os pexes. [...] mandou o capitam I. pôr ua cruz na ilha e nela atada ua carta emburilhada em cera e nela dizia ao capitam do bargantim o que fizesse vindo ali ter.*” Trata-se da ilha do Cardoso, frente à ilha da Cananeia⁶².

“[...] *E mandei fazer um aúste de cento e vinte braças e com ele caçava como se nom levara âncora. Polo fundo ser de lama mui mole. A tromenta era tamanha de vento e mar que cada vez metia a nao todolos castelos. Mandei fazer outro aúste e com âncora de forma e a lançámos ao mar. Estando com esta fortuna, mandei cortar os castelos todos e fazer tudo raso e mandei cortar o cabo ao batel que tínhamos de popa. Assi estivemos com esta tromenta de mar, que cada vez nos vinha quebrar no convés.*”

“[...] *cada vez parecia o mar mais alto que a gávea. Por caçar tanto determinei de me fazer à vela e contra rezam de marinheiraria levámos a amarra com muito trabalho. [...] Por me parecer que podia cobrar, mandei dar o traquete da gávea, metendo a nao até o meo do convés por debaxo do mar. [...] Assi fomos, e prouve a Nossa Senhora e ao seu bento Filho que a dobrámos [...]*”.

Dobrada uma difícil ponta arribaram no já conhecido porto do Cabo de Santa Maria, junto à ilha das Palmas, hoje de Maldonado.

“[...] *fiz ua jangada em que lancei o ferro e a forja na ilha pera fazerem pregos pera o batel de aduelas que dentro na nao fazia.*”

“[...] *Este dia veo muita gente da terra à praia. Mandei lá o batel e deram-lhe muito pescado e tassalhos de veado.*”

“[...] *e me disseram como a nao capitaina dera à costa por falta de amarras; e que Martim Afonso, com toda a gente, se salvaram todos (somente morreram sete pessoas, seis afogados e um que morreo de pasmo) [...] e que na praia acharam um bragatim de tavoado de cedro, mui bem feito [...]*”.

⁶² Vd. Jorge Couto, *op. cit.*, p. 215.

“[...] e todos acordaram e assentaram que ele nom devia de ir pelo rio de Santa Maria⁶³ per muitas rezões: [...] E por estas rezões e outras muitas que deram fizeram que o capitam I. desestisse da ida. E me mandou em um bragantim com 30 homens a pôr uns padrões e tomar posse do dito rio por el-rei nosso senhor [...]”.

Partiram no bergantim do rio dos Bengoais, 11 léguas a Oeste do Cabo de Santa Maria, a 23 de Novembro, navegando para Oeste, costeando a terra até à ilha das Flores. Avistaram um alto monte a que chamaram de São Pedro – o mesmo que em 1520 tinha sido chamado de *Montevideo* por Magalhães.

“[...] Aqui comecei achar água doce e muito pescado morto [...] Determinei de varar o bargantim em terra até passar a noite e mandei varar em ua area e tirar o fato todo em terra e fazer um repaíro [...] nom achei nada se nam rasto de muitas alimárias e muitas perdizes e codornizes e outra muita caça. A terra é mais fermosa e aprazível que eu jamais cuidei de ver [...] veu ua travoada do noroeste, com tanta força de vento e pedra que nom havia homem que se tivesse em pé.”

“[...] A água já aqui era toda doce, mas o mar era tam grande que me nam podia parecer que era rio. Na terra havia muitos veados e caça que tomávamos e ovos de emas e emas pequininas, que eram mui saborosas. Na terra há muito mel e muito bõo e achávamos tanto que o nam queríamos; e há cardos que é mui bõo mantimento [...] Indo ao longo da costa [...] saíram da terra a mim quatro almadias com muita gente. Como as vi, pus-me à corda [...] Remavam-se tanto que parecia que voavam. Foram logo comigo. Todos traziam arcos e frechas e azagaias de pao tostado e eles com muitos penachos todos pintados de mil cores. E chegaram logo, sem mostrarem que haviam medo, se nam com muito prazer, abraçando-nos a todos. A fala sua nom entendíamos nem era como a do Brasil: falavam do papo como mouros. As suas almadias eram de 10, 12 braças de comprido e mea braça de largo. O pao delas era cedro, mui bem lavradas. Remavam-nas com uãs pás mui compridas, no cabo das pás penachos e borlas de penas; e remavam cada almadia 40 homens, todos de pé [...]”.

A 26 de Novembro, de manhã, chegaram ao Cabo de São Martinho, onde mais tarde foi fundada a Colónia do Sacramento, e a 27 à ilha de Santa Ana.

“[...] E à postura do Sol, fui surgir a uã ilha grande, redonda, toda chea de arboredo, à qual pus o nome de «Santa Ana». Aqui estive toda a noite, onde matei muito pescado de muitas maneiras. Nenhum era da maneira como o de Portugal: tomávamos pexes de altura de um homem, amarelos, e outros pretos com pintas vermelhas, os mais saborosos do mundo.”

“[...] Nesta ilha achei muitas aves, as mais fermosa que nunca vi. Aqui vi falcões como os de Portugal.”

“[...] A estas duas ilhas, a que pus o nome de «Sant’André» por ser hoje o seu dia, há duas léguas da dita ilha de Sant’Ana [...]”.

⁶³ Nome que davam ao rio da Prata. Os espanhóis chamavam-lhe rio de Solis.

A 1 de Dezembro continuaram o reconhecimento do rio da Prata e chegaram à boca de um outro, *que vinha do noroeste e era quasi uma legoa de largo* – era o rio Paranaguacu.

“[...] já aqui começava achar as ilhas com muitos arboredos e frexos e outras mui fermosas árvores, muitas ervas e flores como as de Portugal e outras diferentes, muitas aves e garças e abatazadas; e eram tantas as aves que com paos as matávamos [...]”.

“[...] Aqui achei muitos corvos marinhos e matei deles à besta, e fui polo dito braço adiante mea légua e me anoiteceo [...]”.

“[...] A terra da banda do sueste me parecia, onde era firme, a mais fermosa que os homens viram, toda chea de froles, e o feno de altura de um homem.”

“[...] De noite nos deu rebate uã onça: cuidando que era gente, saí em terra com toda a gente armada.”

“[...] Neste rio há uãs alimárias como raposas, que sempre andam n’água, e matávamos muitas; tem sabor como cabritos [...]”.

“[...] à boca deste esteiro dos Carandins pus dous padrões das armas d’el-rei nosso Senhor e tomei posse da terra [...] Há muita caça nela de veados e emas e perdizes e codornizes; é a mais fermosa terra e mais aprazível que pode ser. Eu trazia comigo alemães e italianos e homens que forão a Índia e franceses: todos erão espantados da fermosura desta terra [...] Aqui neste esteiro tomámos muito pescado de muitas maneiras. Morre tanto neste rio⁶⁴ e tam bõ que só com o pescado, sem outra cousa, se podião manter: ainda que um homem coma dez livras de peixe, em nas acabando de comer parece que não comeo nada e tornara a comer outras tantas. O ar deste rio é tam bõ que nenhuã carne nem pescado apodrece, que era força do Verão que matávamos veados e trazíamos a carne dez, doze dias sem sal e nam fedia [...]”.

Não podemos deixar de sublinhar a alusão à presença de estrangeiros nestes navios dos Descobrimientos, como já o havíamos feito por ocasião do II Simpósio de História Marítima⁶⁵, da Academia de Marinha, para de novo introduzirmos a questão duma judiciosa análise do que se deve entender por “política de sigilo”. Quanto à qualidade do ar, também o mesmo registo podemos encontrar nos escritos de Gândavo e de outros cronistas que o sucederam. Estavam na latitude 33 graus e 3 quartos.

A 13 de Dezembro iniciaram a viagem de regresso, com vento fresco do Noroeste, de jeito que conseguiram fazer quatro léguas em cada hora.

⁶⁴ Trata-se do rio Paraná.

⁶⁵ Vd. João Abel da Fonseca, “A Crónica de Guiné de Gomes Eanes de Zurara e a etapa henriquina dos Descobrimientos” in *Actas do II Simpósio de História Marítima – Os Descobrimientos Portugueses no século XV*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, pp. 137-179 [173].

“[...] E saio a nós um homem à borda do rio, coberto com peles, com arcos e flechas na mão, e falou-nos duas ou três palavras guaranis e entenderam-nos os línguas que levava. Tornaram-lhe a falar na mesma língua: nam entendeo, senam disse-nos que era beguaa chanaa e que se chamava Inhandu [...] A mulher era mui fermosa: trazia os cabelos compridos e castanhos, tinha uns ferretes que lhe tomavam as olheiras. Eles traziam na cabeça uns barretes das peles das cabeças das onças, com os dentes e com tudo.”

“[...] Como foi menháa, acalmou o vento e saí do rio, a que pus nome de «Sam João» [...] que lhe parecia que eram seiscentos homens; e que aquilo que pareciam tendas que eram quatro esteiras que faziam uã casa em quadra e em riba eram descobertas; e fato lhe nam vira, senam reides da feição das nossas [...] e vinham após de nós, uns a nado e outros em almadias, que nadam mais que golfinhos, [...] Estes homens sam todos grandes e nervudos e parece que tem muita força. As mulheres parecem todas mui bem. Cortam também os dedos como as do Cabo de Santa Maria, mas nam sam tam tristes.”

“[...] matei muitas emas e veados [...] e outras alimárias tamanhas como potros novos e do parecer deles, que é o campo todo coberto desta caça [...]”.

“3ª feira, 24 de Dezembro, dia de Natal, parti deste porto com o vento norte mui rijo; e, em querendo dobrar uã ponta, dei um baxo de pedra, que nos lançou o leme uã lança de alto, quis Deus que nos nom quebrou [...] Indo ao longo da terra, demos num peixe com o bargantim, que parecia que dava em seco, e virou o rabo e quebrou a metade da postixa. Foi tam grande pancada que ficámos todos como pasmados: nam lhe vimos mais que o rabo, mas, à soma que dispois fez na água, parecia mui grande peixe⁶⁶. [...] me deu uã travoada do nor-nordeste, que vinha por riba da terra, com tanto vento quanto eu nunca tinha visto, que nam havia home que falasse nem que pudesse abrir a boca. Em um momento nos lançou sobre a ilha das Pedras, e logo se foi o bargantim ao fundo [...] Assi passámos toda esta noite em se todos encomendarem a Deus. Era tanto o frio que os mais dos homens estavam todos entanguidos e meos-mortos.”

“[...] Toda esta noite nos choveo e ventou, com relâmpados e trovões, que parecia que se fundia o mundo [...]”.

“[...] Este dia nam comemos senam ervas cozidas e, andando pela terra em busca de lenha, pera nos aguentaremos, fomos dar num campo com muitos paos tanchados e reides, que fazia um cerco, que me pareceo à primeira que era armadilha pera caçar veados; e dispois vi muitas covas fuscas, que estavam dentro do dito cerco das reides. Então vi que eram sepulturas dos que morriam, e tudo quanto tinham lhe punham sobre a cova, porque as peles com que andavam cobertos tinham ali sobre a cova e outras maçãs de pao e azagaia de pao tostado; e as reides de pescar e as de caçar veados, todas estavam em contorno da sepultura [...] A gente desta terra sam homens mui nervudos e grandes de rosto; sam mui feos, trazem

⁶⁶ Vd. Pêro de Magalhães de Gândavo, *História da ...*, nota '32 acima, gravura de Jerónimo Luís da p. 32 vº.

o cabelo comprido, alguns deles furam os narizes e nos buracos trazem metidos pedaços de cobre mui lucente. Trazem por armas um pilouro de pedra do tamanho [do] dum falcão, [...] e tiram com ele como com funda, e trazem uãs azagaias feitas de pao e uã sporras de pao, do tamanho de um côvado. Não comem outra cousa senam carne e pescada. Sam mui tristes, o mais do tempo choram. Quando morre algum parente a algum deles, segundo o parentesco assi cortam os dedos, por cada parente uã junta, e vi muitos homens velhos que nam tinham senam o dedo polegar. O falar deles é do papo, como mouros [...] se lhe davam alguã mercaderia, nam folgavam. Mostrámos-lhe quanto trazíamos: nam se espantavam, nem haviam medo à artelharria, senam suspiravam sempre e nunca faziam modo senam de tristeza, nem me parece que folgavam com outra cousa.”

Estas descrições, como podemos verificar, face aos pormenores relatados, revestem-se duma importância insubstituível para o conhecimento dos vários tipos de indígenas que povoavam o território brasílico, não só como elementos de identificação para futuras expedições que se seguissem, como sabemos que veio a acontecer, como ainda para os estudiosos dos nossos dias.

Por esta altura a armada estava reduzida à nau *Nossa Senhora das Candeias*, onde iam Martim Afonso e Pero Lopes, o galeão *São Vicente* e a caravela *Santa Maria do Cabo*.

“[...] Fizemos tanta água toda esta noite que num levávamos a mão da bomba até pola menhã, que tomámos parte dela.”

“3ª feira, pela menhã, fui num batel da banda de aloeste da baía e achei um rio estreito, em que as naos se podiam correr, por ser mui abrigado de todos os ventos; e à tarde metemos as naos dentro com o vento sul. Como fomos dentro, mandou o capitam I. fazer uã casa em terra pera meter as velas e enxárcia. Aqui neste porto de Sam Vicente, varámos uã nao em terra. A todos nos pareceo tam bem esta terra, que o capitam I. determinou de apovoar e deu a todos os homens terras pera fazerem fazendas e fez uã vila na ilha de Sam Vicente e outra nove léguas dentro polo sartão, à borda dum rio que se chama Piratininga, e repartio a gente nestas duas vilas e fez nelas officiaes e pôs tudo em bõa obra de justiça, de que a gente toda tomou muita consolação com verem povoar vilas e ter leis e sacrefícios e celebrar matrimónios e viverem em comunicação das artes e ser cada um senhor do seu e vestir as enjúrias partiuaires e ter todos os outros bees da vida sigura e conversável.”

Na sua qualidade de “*Governador da Terra do Brasil*”, Martim Afonso de Sousa fundou a vila de São Vicente e a povoação de Santo André da Borda do Campo, mais tarde refundada como S. Paulo de Piratininga, por João Ramalho, em 1560. Como se viu no trecho transcrito acima, foram providos oficiais de justiça e os demais necessários “*à governação da terra*”, bem como distribuídas terras em regime de sesmaria⁶⁷. A observação de latitude deu 24 graus e um quarto, o que revela um erro inferior a um quarto de grau.

⁶⁷ Vd. Jorge Couto, *op. cit.*, pp. 216-217.

“Aos cinco dias do mês de Fevereiro, entrou neste porto de Sam Vicente a caravela Santa Maria do Cabo, que o capitam I. tinha mandado ao porto dos Patos buscar a gente do barganti que aí se perdera, e achou que tinha feito outro barganti com ajuda de 15 homens Castelhanos que no dito porto havia muitos tempos que estavam perdidos; e estes castelhanos deram novas ao capitam I. de muito ouro e prata que dentro no sartão havia e traziam muitas mostras do que diziam e afirmavam ser mui longe [...]”

Trata-se, por certo, dos castelhanos que pertenceram à expedição do homiziado português João Dias de Solis, piloto-mor da Casa da Contratação de Sevilha, onde sucedera a Américo Vespúcio, e que, em Fevereiro de 1516, chegara ao rio da Prata onde viria a perecer em violento recontro, no estuário daquele rio, com os Ameríndios⁶⁸.

“[...] Estando neste porto, tomou o capitam I. parecer com todos os mestres e pilotos e com outros homens que per isso eram, pera saber o que havia de fazer, porque as naos, se estivessem dous meses dentro no porto, nam podiam ir a Portugal, por serem mui gastadas do busano, e a gente do mar vinciam toda soldo sem fazerem nenhum serviço a el-rei e comiam os mantimentos da terra. E assentaram que o capitam I. devia de mandar as naos pera Portugal com a gente do mar e ficasse o capitam I. com mais gente em suas duas vilas que tinha fundadas, até vir recado da gente que tinha mandado a descobrir pela terra dentro. E logo me mandaram fazer prestes pera que eu fosse a Portugal nastas duas naos, a dar conta a el-rei do que tínhamos feito [...]”. E assim partiu, de regresso ao reino, Pero Lopes de Sousa.

“Quarta-feira, 22 dias do mês de Maio da era de mil e quinhentos e trinta e dois, da era de Adam de oito mil e quinhentos e 16 e 361 dias, da era do dilúvio de quatro mil e seicentos e trinta e quatro anos e noventa e cinco dias, estando o Sol em dez graos e trinta e dous meúdos de Geminis e a lua em 19 graos de Capricórnio, parti do rio de Sam Vicente uã hora antes que o Sol se pusesse, com o vento de noroeste; e, como foi noite, fiz o caminho a leste e a quarta de noroeste.” De notar este laivo de erudição que o navegador não resistiu a exhibir, à boa maneira da época.

Na viagem de regresso Pero Lopes de Sousa prossegue o seu Diário, de que destacamos mais algumas passagens.

“[...] Neste rio [de janeiro] estive tomando mantimento pera três meses [...]”.

“[...] Eram tantas as baleas nesta parajem e tamanhas e chegavam-se tanto às naos que lhe havíamos mui grande medo.”

“[...] Tornei a mandar [a]tirar as monetas e com os papa-figos baxos cobreí a porta do Padrão com assaz trabalho. Era tam grande o mar que à entrada da baía, em 9 braças de fundo, me deu o mar por riba do chapitéo e veo quebrar no convés. Nesta baía estive cala-

⁶⁸ Vd. Idem, *ibidem*, p. 200.

fetando os altos das naos que os traziam esvaídos e tomando mantimentos e outras cousas que me eram necessárias. Aqui fiz alardo da gente que trazia, pera poderem tomar armas, e achei em ambas as naos 50 e 3 homens e os 30 deles sem armas. Aqui se lançaram com os índios três marinheiros da minha nao e me detiveram oito dias buscando-os e nom nos pude [i] haver por os índios mos esconderem.”

[...] Desde esta baía de Todolos Santos até o cabo de Sam Roque correm as águas ao norte sete meses, s. Março e Abril e Maio e Junho e Julho e Agosto e Setembro até Outubro, e estoutros cinco meses do ano correm ao sul, e como achegam a esta baía correm ao sueste todo o ano e nestes ditos cinco meses correm com mais força.”

A viagem conheceu demoras face às calmarias e ventos variáveis, dominando os *suestes e lessuestes*.

A 3 de Agosto reconheceram as serras de *Santantonio* e a 4 chegavam à vista da ilha de *Santalexo*, que fica quatro léguas a Sul do Cabo Santo Agostinho. Precisamente entre esta ilha e a terra estava surta uma nau grande, o que levou Pero Lopes a mandar pôr a *artilheria em ordem* e a gente prestes, por forma a pelejar com ela caso se tratasse de uma nau da França. O *Diário* está interrompido neste ponto e alguns autores, entre os quais Varnhagen e Gaffarel⁶⁹, adiantam o que se terá passado. Disso nos dá conta Gago Coutinho no seu estudo sobre esta obra, que vimos seguindo⁷⁰, e de seguida transcrevemos.

“Durante a ausência da esquadra portuguesa no Sul, chegara a Pernambuco a nau francesa La Pellegrine, que era armada com 18 peças de bronze, além de outras peças de ferro; era tripulada por 120 homens de guerra. Esta nau atacara e destruíra a pequena fortaleza que os Portugueses ali tinham, deixada em 1531 por Martim Afonso. Depois carregaram, entre outras coisas, 5000 quintais de pau brasil, 300 de algodão, peles, macacos e papagaios, e, de Pernambuco, seguiram viagem para Marselha. Porém, tendo tocado em Málaga, esta nau foi tomada, pouco depois, por uma armada portuguesa.

De modo que, como Gaffarel conta, a 15 de Agosto, Pero Lopes apoderou-se de um navio francês armado com oito peças, perto da ilha de Santo Aleixo, assim como de um outro navio francês que chegava da Europa carregado de material de guerra; explica-se assim que as folhas em branco do Diário se destinavam à descrição desses combates.

Pero Lopes também destruiu o fortim que a nau La Pellegrine deixara em Pernambuco, e que era defendido por cerca de setenta homens.”

O *Diário* só prossegue em 4 de Novembro de 1532, quando Pero Lopes parte de Pernambuco, sendo que a 9 já estavam na latitude 4 graus Sul, 50 léguas a Oeste da ilha de Fernão de Noronha, e a sotavento das Rocas. O Equador seria cortado em 12 de Novembro e a 17 tinham passado o limite do “*geral do Sueste*”. A 20 daquele mês entra-

⁶⁹ Vd. Paul Gaffarel (1843-1920), *Histoire du Brésil français, au siezième [sic] siècle*, Paris, Maisonneuve, 1878.

⁷⁰ Cf. Gago Coutinho, *op. cit.*, nota 6 acima, pp. 17-18.

ram na região das “*brisas do Nordeste*”, onde o vento soprava com muita força, como no Sábado, 23 de Novembro de 1532, último dia de relato – todo o dia estiveram de *velas tomadas e de mar em traves com mui grande aguagem que vinha de leste*.

Termina deste modo o *Diário* de Pero Lopes de Sousa e é, mais uma vez, Gago Coutinho que nos dilucida⁷¹: “*Mas é lícito conjecturar que, com o alizado do Nordeste que já levavam nas velas – pois a 20 de Novembro já estavam em cerca de 10 graus de latitude Norte – a nau teria no fim do mês atingido o limite norte do alizado, e entrado na região dos ventos variáveis, já no mar dos Açores.*”

A viagem terminou em finais de 1532, ou nos primeiros dias de 1533, quando os navios chegaram a Faro, donde depois foram mandados para Lisboa. Quanto a Martim Afonso regressou a Lisboa em Agosto de 1533, tendo partido para a Índia, como capitão-mor do Mar, em Março de 1534, mas não sem antes ter colocado a Pedro Nunes as duas dúvidas de navegação⁷², que como bem sabemos foram afinal três⁷³, sobre situações que lhe haviam causado estranheza durante a longa viagem pelas costas do Brasil. As respostas constituem a obra *Tratado sobre certas duvidas da navegação*, que o sábio salaciano fez publicar com o seu *Tratado da Sphera*. Será difícil encontrar um exemplo mais gratificante da colaboração entre um nauta tão experiente e um cientista tão reputado⁷⁴, unindo as duas margens do Atlântico: Brasil e Portugal. Bem escreveu Pedro Nunes: “*Ora manifesto he que estes descubrimentos de costas: ylhas: e terras firmes: nam se fezeram indo a acertar: mas partiam os nossos mareantes muy ensinados e prouidos de estormentos e regras de astrologia e geometria [...]*”⁷⁵

5. Breve conclusão sobre estas obras dos três Peros

A *Carta* de Pero Vaz de Caminha é a mais conhecida e, também por isso mesmo, a mais estudada das três obras que aqui trouxemos, como um apontamento breve aos primórdios da Historiografia Portuguesa sobre o Brasil. Quanto ao *Tratado* de Pero de Magalhães de Gândavo, alguns especialistas parecem mesmo desconhecê-lo, face à novidade da sua *História*, impressa ainda no séc. XVI, com a preciosa vantagem de esta incluir

⁷¹ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 18-19.

⁷² Cf. Pedro José da Cunha, “Prefácio” in Pedro Nunes, *Obras Completas*, Vol. I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1940, p. X.

⁷³ As dúvidas apresentadas por Martim Afonso de Sousa a Pedro Nunes atestam o elevado “estado da Arte” de que eram detentores alguns dos capitães das armadas portuguesas da época. Vejamos quais foram elas, resumidamente: 1ª. – Por que motivo, estando o Sol na equinocial, ele verificara que “*lbe nascia em leste: e se lbe punha no mesmo dia em leste?*”; 2ª. – Qual a razão por que governando a leste ou oeste navegavam “*em huma altura sempre: sem podermos chegar à equinocial onde levamos a proa juntamente com o leste da agulha?*” e 3ª. – Referia-se à circunstância de Martim Afonso ter observado que, encontrando-se em 35º de latitude do hemisfério Sul, quando o Sol atingia o solstício de Inverno, nascia no rumo da agulha que era observado pelos que vivem na mesma latitude no hemisfério setentrional, quando “*anda desta banda?*”.

⁷⁴ Vd. Luís de Albuquerque, “Pedro Nunes e Diogo de Sá” in *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa*, Classe de Ciências, Tomo XXI, Lisboa, ACL, 1976-77, pp. 339-357.

⁷⁵ Cf. Pedro Nunes, *Obras Completas*, Vol. I, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1940, p. 176.

poemas do punho de Camões, com o poeta vivo, o que a guinda a preciosidade da *Brasiliana*. Quanto ao *Diário da Navegação* de Pero Lopes de Sousa, já na Introdução nos referimos aos que mais devotadamente a ele se dedicaram, e cometeríamos grave omissão se não referíssemos as sempre bem acolhidas e doutas orientações, quer de Joaquim Veríssimo Serrão, quer de Jorge Couto, nas suas lições sobre História dos Descobrimentos e História do Brasil, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, pela insistência na inclusão do texto, no âmbito do programa das Cadeiras respectivas, como fonte de primeiríssima água, que se impõe conhecer e estudar.

O pequeno estudo, já referido, que Gago Coutinho dedica à *Navegação de Pêro Lopes de Sousa*, constitui, mesmo assim, valioso auxiliar, face às preciosas considerações do sábio almirante, que Teixeira da Mota veio a complementar tão exemplarmente. Atenemos em mais algumas delas, da lavra do primeiro:

*“Na terça feira, 3 de Janeiro de 1531, [...] fizeram-se de novo de vela. Soprou vento Nordeste [...] Com este vento geral do Nordeste foram rumando entre Sul e SSE, até à região equatorial, onde, em cerca de três graus de latitude norte, começaram as costumadas calmarias e trovoadas. A 18 de Janeiro entraram na região do geral de Sueste, com o qual meteram no bordo do Sudeste, ou da costa do Brasil. Cortaram o Equador a 19 de Janeiro, em longitude pouco a Leste de Santiago (23° W. Gr.). Como se vê – e ao contrário do que alguns escreveram – a rota destas naus não era traçada «a fugir das correntes e calmarias de Guiné»: só foram a Leste a-fim-de tomar barlavento para, de lá, quando o geral do Sueste impusesse a bordada de Oeste, estarem seguros de montar a costa Nordeste, e mais a barlavento, do Brasil. Sabemos que já assim tinham feito Gama, Cabral e Magalhães.”*⁷⁶

*“O vento foi-se fazendo ESE e Leste, de modo que, a 27 de Janeiro já não navegavam de bolina, mas arribados para a terra. Passando a barlavento da ilha de Noronha, a 30 de Janeiro já se faziam na latitude do Cabo de Santo Agostinho, que demandaram no dia seguinte. [...] ficaram cerca de trinta léguas ao Norte do cabo. E, como estavam ensacados na costa, e o vento era do Sueste, chegaram a pensar em se «fazer na volta de Guiné», a tomar de novo barlavento. Veio, porém, vento Leste e, a 17 de Fevereiro, surgiram no porto de Pernambuco [...]”*⁷⁷

*“A 1 de Março continuaram para Sul, [...] viagem esta em que os frequentes ventos de Leste permitiram montar o Cabo Santo Agostinho. Houve trovoadas, trombas marinhas, antenas partidas; a 21 de Março cortaram «hua aguagem do rio Sam Francisco». Enfim, a 13 entraram na «Bahia de Todolos Santos», onde se demoraram.”*⁷⁸

Não é conhecido o *Regimento* desta armada, que seria um precioso documento para melhor conhecermos a vontade do rei, mas chegaram até aos nossos dias as três Cartas de D. João III, datadas de 20 de Novembro de 1530, de leitura obrigatória aos estudiosos

⁷⁶ Cf. Gago Coutinho, *op.cit.*, nota 6 acima, p. 6.

⁷⁷ Cf. Idem, *ibidem*, pp. 6-7.

⁷⁸ Cf. Idem, *ibidem*, p. 7.

deste período. São elas: a *Carta de grandes poderes ao Capitão Mór Martim Afonso de Sousa e a quem ficasse em seu lugar*⁷⁹; a *Carta de poder para o Capitão Mór criar tabaliães e mais officiaes de justiça* e a *Carta para o Capitão Mór dar terras de sesmaria*. Deixamos aqui tão-só a transcrição da primeira, se bem que estejam as duas outras também acessíveis, pelo significado do seu teor no melhor entendimento do seu alcance.

Quanto ao estudo de toda esta viagem muito está ainda por fazer, nomeadamente a identificação sistemática de quantos por lá ficaram e deram origem às novas povoações, para além das numerosas descendências que os genealogistas trataram, em alguns casos, mas os historiadores não se detiveram em aprofundar em todo o seu envolvimento futuro.

De qualquer modo esta obra ajuda-nos a evidenciar os fins da expedição de 1530 ao Brasil, os quais foram, segundo Eugénio de Castro:

⁷⁹ “D. João & A quantos esta minha carta de poder virem faço saber que eu a envio ora a Martim Afonso de Sousa do meu conselho por capitão-mor da armada que envio à terra do Brasil e assim de todas as terras que ele dito Martim Afonso na dita terra achar e descobrir, e, porém, mando aos capitães da dita armada, e fidalgos, cavaleiros, escudeiros, gente de armas, pilotos, mestres, mareantes e todas as outras pessoas, e a quaisquer outras de qualquer qualidade que sejam, nas ditas terras que ele descobrir ficarem e nela estiverem ou a ela forem ter por qualquer maneira que seja, que haja ao dito Martim Afonso de Sousa por capitão-mor da dita armada e terras e lhe obedçam em tudo e por tudo o que lhes mandar e cumpram e guardem seus mandados assim e tão inteiramente como se por mim em pessoa fosse mandado, sob as penas que ele puser; as quais com efeito dará a devida execução nos corpos e fazendas daqueles que o não quiserem cumprir, assim, e além disso lhe dou todo poder e alçada, mero e misto império, assim no crime como no cível sobre todas as pessoas assim da dita armada como em todas as outras que nas ditas terras que ele descobrir viverem e nela estiverem ou a ela forem ter por qualquer maneira que seja, e ele determinará seus casos feitos assim crimes como cíveis e dará neles aquelas sentenças que lhe parecer justiça conforme a direito e minhas ordenações até morte natural inclusive, sem de suas sentenças dar apelação nem agravo, que para tudo o que é dito é e tocar a dita jurisdição lhe dou todo poder e alçada na maneira sobredita, porém se alguns fidalgos que na dita armada forem e na dita terra estiverem ou viverem e a ela forem cometer alguns casos-crimes por onde mereçam ser presos ou emprazados ele dito Martim Afonso os poderá mandar prender ou emprazar segundo a qualidade de suas culpas o merecer e mos enviará com os autos das ditas culpas para cá se verem e determinarem como for justiça, porque nos ditos fidalgos no que tocar nos casos-crimes hei por bem que ele não tenha a dita alçada; e bem assim dou poder ao dito Martim Afonso de Sousa para que em todas as terras que forem de minha conquista e demarcação que ele achar e descobrir possa meter padrões e em meu nome tome delas Real e autoral e tirar estormentos, e fazer todos os outros autos isso lhe dou especial e todo cumprido poder, como para todo ser firme e valioso requerem e se para mais firmeza de cada uma das necessárias de feito ou de direito nesta minha carta de poder irem declaradas alguma cláusulas mais especiais e exuberantes eu as hei assim por expressas e declaradas como se especialmente o fossem posto que sejam tais e de tal qualidade que de cada uma delas fossem necessário se fazer expressa menção e porque assim me de todo aprez, mandei disso passar esta minha carta ao dito Martim Afonso assinada por mim e selada do meu selo pendente, dada em a Vila de Castro Verde aos XX dias do mês de novembro. Fernão da Costa a fez, ano do nascimento de nosso senhor Jesus Cristo de mil bcccc anos e eu André Piz a fiz escrever e sobrescrevi; e se o dito Martim Afonso em pessoa for, algumas partes ele deixará nas ditas terras que assim descobrir por capitão-mor e governador em seu nome a pessoa que lhe parecer que o melhor fará ao qual deixará por seu assinado os poderes de que há de usar que serão todos ou aquela parte destes nesta minha carta declaradas que ele obedecido como ao dito Martim Afonso sob as penas que nos ditos poderes que lhe assim deixar forem declaradas; e no que toca a emprazamento dos fidalgos que em cima é declarado por alguns justos respeitos hei por bem que o dito Martim Afonso os não empraze e quando fizerem tais casos por onde mereçam pena alguma crime ele prenderá e mos enviará presos com os autos de suas culpas para se nisso fazer o que for justiça.” Copiada da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 24 (1º trimestre), 1861, pp. 74-79, apud Darcy Ribeiro & Carlos de Araújo Moreira Neto (orgs.), *A fundação do Brasil: Testemunhos, 1500-1700*, Petrópolis, Vozes, 1992, pp.136-8.

- Explorar o litoral brasileiro desde o Amazonas ao Prata, até ao *esteiro dos Carandins*, estendendo o mais para Oeste possível a região que o Tratado de Tordesilhas reconheceu a Portugal;
- Afugentar da costa brasileira os corsários franceses;
- Ocupar a costa entre o Cabo Frio e o Rio da Prata;
- Instalar colónias no local mais favorecido para alcançar as minas de ouro e prata e
- Lançar os fundamentos da colonização portuguesa, em geral, nas terras do Brasil.

Outras conclusões, insiste o herói da Primeira travessia aérea do Atlântico-Sul, podemos ainda fazer ressaltar da obra, como sejam o estado de adiantamento da *Arte de Navegar Portuguesa* no 1º quartel do séc. XVI. Tais conhecimentos permitiam traçar, com suficiente aproximação, as Cartas das novas terras, onde são referidas sondagens, correntes marítimas, direcção dos ventos, velas com que se pode reger, e as diferentes latitudes, pelo Sol, com um desvio médio de 1/4 de grau, que era a possibilidade do *astrolábio grande*.

Por tudo o que já foi estudado deste preciosíssimo *Diário* podemos finalmente concluir que os marinheiros portugueses que sulcavam os Mares, entravam nos portos, se aventuravam em terra, cruzavam desfiladeiros e regressavam por entre braços pantanosos de rios desconhecidos, levavam consigo um conhecimento verdadeiramente “de ponta” para a época. Foi este “estado da Arte”, ou se se preferir esta *Arte de Navegar*, aliada a um espírito de aventura e de sacrifício, por um ideal nacional, que formou esta gesta, que em três quartos de século protagonizou a maior **globalização geográfica**, alguma vez realizada por um só Povo, na História da Humanidade.

VIVA PORTUGAL, VIVA O BRASIL!

O BRASIL E O MAR

Comunicação apresentada pelo académico
Alexandre da Fonseca no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 4 de Maio

Introdução

A importância do Mar para o Brasil afigura-se-nos ser óbvia; basta olhar para um planisfério para nos apercebermos que o Brasil se comporta como uma grande ilha. Embora tenha fronteiras com a maioria dos países da América do Sul, sendo excepções apenas o Equador e o Chile, o seu comércio externo faz-se na sua quase totalidade, mais de 95%, por mar. Por outro lado, a actual população do Brasil é constituída na sua maioria, por descendentes de imigrantes, vindos por mar, primeiro de Portugal e da África Ocidental, depois de outros países europeus, como Itália e Alemanha, e do Médio Oriente, e a partir de 1908, também do Japão.

Neste texto começaremos por abordar alguns condicionamentos geográficos e meteorológicos, e em seguida, analisaremos, sucintamente, a relação do Brasil com o Mar em quatro períodos históricos sucessivos, a saber: do achamento (1500) à independência (1822), da independência à proclamação da República (1889), da proclamação da República ao estabelecimento da Zona Económica Exclusiva (ZEE) (1972) e do estabelecimento da ZEE e do moderno conceito de Amazónia Azul (2004) aos nossos dias. Terminaremos, por fim, com uma síntese conclusiva.

1. Condicionantes

a. De natureza geográfica

A costa do Brasil é muito extensa, tem cerca de 7.500 kms desde o Cabo Orange, a norte, no estado do Amapá, na fronteira com a Guiana francesa, nos 4º 30'N, até ao arroio Chui, a sul, nos 33º45'S, no estado do Rio Grande do Sul, na fronteira com o Uruguai.

A costa do Brasil tem um formato com um saliente para leste, que se afigura quase poder encaixar no continente Africano, no Golfo da Guiné; a menor distância entre estes dois continentes, entre a América do Sul e a África, são cerca de 1.620 milhas, ou 3.000 kms, entre a cidade de Natal, no estado do Rio Grande do Norte e Dakar, no Senegal.

A soberania do Brasil estende-se ao arquipélago de Fernando de Noronha, às Ilhas da Trindade e de Martim Vaz, aos Penedos de S. Pedro e S. Paulo, junto dos quais em 1922 pousou a aeronave de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, e ao atol das Rocas. Apenas Fernando de Noronha é habitada, contudo estas ilhas têm hoje uma importância significativa, estratégica mesmo, pois permitem ao Brasil, de acordo com a convenção de Montego Bay, reclamar uma enorme ZEE e a inerente plataforma continental.

Os rios do Brasil são, em muitos casos, navegáveis e foi ao longo das suas margens, ou navegando de canoa ou de piroga por eles acima, que tiveram lugar muitas viagens de exploração. O rio Amazonas é navegável até Iquitos, no Perú, e Leticia, na Colômbia, e muitos dos seus afluentes também o são. O rio S. Francisco é navegável numa grande extensão no interior do Brasil. Os estados situados na região do Pantanal, designadamente, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rondônia, Minas Gerais, Tocantins e S. Paulo, beneficiam da hidrovia Tietê-Paraná, que movimenta nos dias de hoje, mais de dez milhões de toneladas de carga por ano. No passado, refira-se, a falta de estradas e a ausência de vias férreas tornavam a navegação fluvial ainda mais importante.

O Brasil tem fronteiras com todos os países da América do Sul, excepto com as repúblicas do Equador e do Chile, como já referido. Contudo, as trocas comerciais processam-se na sua grande maioria por mar, com excepção dos estados interiores da Bolívia e do Paraguai, e do vizinho Uruguai. Em 2011, foi a China, com 77 biliões de dólares como somatório das exportações e importações, o primeiro parceiro do Brasil no intercâmbio comercial, seguida pelos Estados- Unidos (60), Argentina (40), Alemanha (24), Japão (17), Holanda (16), Coreia do Sul (15), Itália (12), Chile (10) e a França (10); o Paraguai, o Uruguai, o Perú e a Bolívia não constam na listagem dos dez principais parceiros. Refira-se que Portugal também não.

b. De natureza meteorológica

Como se sabe, no hemisfério Norte, no oceano Atlântico, os ventos gerais, os alísios, sopram rodando no sentido dos ponteiros do relógio em torno da região de altas pressões localizada nas imediações do arquipélago dos Açores. Para sul ficam as calmas equatoriais, e ainda mais para sul, já no hemisfério sul, um centro de altas pressões com ventos associados, mas que sopram rodando no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Todo este sistema oscila, para sul e para norte, com as estações do ano. Junto à costa do Brasil, ocorrem os ventos terrais, do mar para a terra e da terra para o mar, de acordo com o aquecimento relativo das massas de terra em relação ao mar, e por influência dos ventos gerais, existem correntes, no sentido do sul para norte, até ao Cabo de Sto. Agostinho, nos 8º Sul, e no sentido de norte para sul, na região para sul daquele cabo. De referir que a corrente a norte do Cabo de Sto. Agostinho é forte, tem uma intensidade de cerca de 3 nós, sendo mais fraca a sul.

Por outro lado, recordemos que existem dois tipos básicos de armação vélica, com velas latinas, triangulares, e com velas redondas, quadrangulares. A vela latina permite bolinar, ou seja, navegar aos bordos na direcção do vento. As modernas embarcações de

hoje, à bolina cerrada, têm a proa aberta cerca de 30° em relação ao “*vento relativo*”, mas as embarcações e os navios antigos não conseguiam bolinar com um ângulo tão apertado. A armação de pano redondo permite ter uma maior superfície vélica e obter maiores velocidades, mas obriga a navegar sempre a favor do vento.

Nos séculos XV e XVI os portugueses utilizaram as caravelas, de pano latino, nas viagens de exploração, e as naus, de pano redondo, mais pesadas e com maior capacidade de transporte, nas viagens regulares.

Regressando à costa do Brasil, fácil é constatar, que nos tempos da vela não era fácil dobrar o cabo de Sto. Agostinho devido ao efeito adverso, cumulativo, dos ventos e das correntes. Embora a distância entre S. Luís do Maranhão, nos 2° de latitude sul, e o Rio de Janeiro, nos 23°S, seja de cerca de 1.500 milhas, muito menor do que a distância de S. Luís a Lisboa, nos 38°N e no outro lado do Atlântico, tornava-se nos tempos da vela mais fácil navegar para Lisboa do que para o Rio, ou mesmo para S. Salvador da Baía, nos 13°S, o que naturalmente trouxe consequências políticas, como adiante será referido.

2. Do Achamento à Independência

Poucos anos depois da assinatura do Tratado de Tordesilhas, ocorrida em 1494, Pedro Álvares Cabral, comandando uma grande frota em rota para a Índia, em 22 de abril de 1500, avista o Monte Pascoal nos 17° S e descobre formalmente a “*Ilha de Santa Cruz*” ou a “*Terra de Vera Cruz*”. Não iremos aqui entrar na discussão da data do verdadeiro achamento da costa do Brasil, nem por quem, mas tudo indica que terá tido lugar antes da data oficial formal, convenientemente feita por uma esquadra de dimensões e valor militar significativo e comandada por um fidalgo prestigiado.

No início do século XVI a prioridade era a Índia e as suas riquezas, que apenas era necessário adquirir e transportar para Lisboa, pelo que ao Brasil foi atribuída uma importância secundária. De qualquer modo têm lugar algumas expedições de reconhecimento ao longo da costa, uma das quais de Gaspar de Lemos (ou Gaspar da Gama, ou mesmo Gonçalo Coelho, segundo os diversos autores) que no dia 1 de Janeiro de 1502 descobriu a baía de Guanabara, erradamente tomando-o pela foz de um rio, pelo que o denominou de Rio de Janeiro, um erro involuntário, nunca corrigido.

A abundância de pau brasil, uma madeira utilizada como ingrediente na produção de tinta para a indústria têxtil, suscitou algum interesse comercial. A sua exploração foi arrematada por Fernando de Noronha e alguns comerciantes judeus, que também negociavam com os habitantes locais, indígenas, com os quais, na maioria das situações se estabeleceram relações amistosas. Alguns marinheiros portugueses desertores, fugidos das naus, estabeleceram-se em terra vivendo entre os índios, servindo de intermediários, facilitando assim a colheita do pau brasil e a realização das trocas comerciais.

A presença de navios franceses e de outras nacionalidades a operar ilegalmente na costa do Brasil levou D. João III a considerar a necessidade de uma ocupação do território; com este objectivo, em 1530, dividiu a costa em 15 capitanias hereditárias, concedidas a doze donatários. Contudo, alguns destes nunca se deslocaram à sua capitania e os

esforços de colonização e de ocupação então feitos falharam em todos os locais, excepto em Pernambuco e em S. Vicente, perto da atual cidade de Santos, no estado de S. Paulo.

O falhanço do plano das capitánias levou D. João III a nomear em 1548, Tomé de Sousa, como Governador-Geral do Brasil. O recém nomeado Governador fundou a cidade de S. Salvador em 1549, na Baía de Todos os Santos, e deu impulso ao desenvolvimento económico, centrado agora na produção de açúcar. As plantações de cana de açúcar e o trabalho nos engenhos que a moíam implicavam uma mão de obra abundante, mas também resistente às doenças, com força e disciplina, o que levou à vinda de escravos africanos e ao estabelecimento de uma forte ligação à África Ocidental.

O período de União Ibérica, entre 1580 e 1640, acabou por ter um impacto muito positivo para o Brasil; Pedro Teixeira, em 1637/39 subiu o rio Amazonas até ao Perú e à Colômbia, fazendo lavrar em Tabatinga, perto das atuais fronteiras com aqueles países, um auto oficial através do qual reclamava todos os territórios por si explorados para o Rei Filipe, mas da coroa de Portugal. O facto de o Rei ser o mesmo não suscitou reacções de Castela, tendo assim os limites do Tratado de Tordesilhas sido completamente ultrapassados, sem oposição.

Em 1621, devido entre outras razões às dificuldades de comunicação marítima já afloradas, os vastos territórios portugueses da América do Sul foram divididos em dois estados, reportando ambos directamente à administração real, em Lisboa; o estado do Maranhão, com sede em S. Luís do Maranhão, do Ceará para norte, até à Amazónia, e o estado do Brasil, com sede em S. Salvador, de Pernambuco para sul, até Sta. Catarina. Esta situação perdeu até à administração do Marquês de Pombal, que em 1755 unificou estes dois estados num só, com sede em S. Salvador.

No início do século XVII, as Províncias Unidas (Países Baixos) revoltaram-se contra o seu suserano, o rei Filipe, e entraram em guerra com Castela, por razões políticas, religiosas e económicas; e por via da união ibérica entraram também em guerra com o reino de Portugal.

Em 1624, num golpe audacioso, uma grande esquadra holandesa atacou e conquistou a cidade de S. Salvador; contudo, a resistência das populações locais, que cercaram a cidade ocupada pelo invasor e uma grande esquadra portuguesa, espanhola e napolitana, comandada por D. Fradique de Toledo y Osório derrotou os holandeses e recuperou a cidade para a soberania de Portugal na chamada “*Jornada dos Vassalos*”.

Porém, em 1630, novas investidas holandesas, mais a norte, em Pernambuco, têm êxito. O governo esclarecido do Príncipe Maurício de Nassau (1637-1644) alarga o domínio holandês a todo o nordeste brasileiro e grangeia mesmo algum apoio entre os colonos portugueses. Contudo, a partida de Maurício de Nassau e as atitudes arrogantes da nova administração holandesa levam em 1645 à “*insurreição pernambucana*”. O apoio vindo da Metrópole aos insurrectos foi muito limitado, pois o Reino estava ocupado na altura nas “*guerras da restauração*” com Espanha. Mesmo assim, as populações locais – brancos, negros e índios – chefiados, respectivamente, por André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira, senhores de engenho, portugueses, por Henrique Dias, africano,

e por Filipe Camarão, índio, vencem as forças holandesas em diversos recontros, designadamente, na batalha de Guararapes, levando à sua retirada em 1654.

Em 1641, já com Portugal restaurado, uma Esquadra Holandesa ataca e ocupa Luanda. Não tendo sucesso as diligências diplomáticas visando a libertação daquela cidade, Salvador Correia de Sá parte em 1647 de Lisboa com uma pequena força naval, que reforçou consideravelmente no Rio de Janeiro, donde parte para investir contra Luanda, em 1648, e expulsar o invasor holandês.

Em 1680, mostrando uma surpreendente visão geopolítica e estratégica, Portugal ocupa a colônia do Sacramento, nas imediações do rio da Prata, em território hoje pertencente ao Uruguai. Para além do objetivo de assegurar a navegabilidade do rio Paraná e seus afluentes a navios portugueses e o acesso a Mato Grosso e demais regiões do Pantanal Brasileiro, tentava-se estender a fronteira para o seu limite lógico, geopolítico, a sul.

Em 1697, um grupo de bandeirantes de S. Paulo encontrou no sertão de Taubaté, junto da futura cidade de Ouro Preto, algumas pepitas de ouro e pedras preciosas, dando origem ao início de novo ciclo económico. A capitania de Minas Gerais cresce rapidamente e em 1763, a capital do Brasil desce de S. Salvador para o Rio de Janeiro, porto por onde grande parte destas riquezas eram exportadas para a Metrópole.

A imigração, quer de portugueses à procura do Eldorado, quer de escravos africanos acentua-se; em 1800 o Brasil terá cerca de 3 milhões de habitantes, um milhão de portugueses, muitos dos quais já nascidos em solo brasileiro, um milhão de escravos africanos e um milhão de índios que aceitavam a administração portuguesa.

Em Novembro de 1807, como consequência da invasão de tropas francesas e espanholas comandadas por Junot, o Príncipe Regente D. João e a corte retiram para o Brasil. Quase toda a Marinha de Guerra de então, as naus operacionais, a Escola Naval e o Terço da Armada (Fuzileiros Navais), acompanham este movimento, para a maioria, uma viagem sem regresso.

A instalação da corte no Rio de Janeiro, precedida pela abertura dos portos ao comércio internacional, ou seja aos navios ingleses, traz ao Brasil um surto de desenvolvimento económico muito considerável.

Em 1809 é ocupada Caiena, a capital da Guiana Francesa, e em 1811 tem lugar uma primeira intervenção no Uruguai, que é ocupado militarmente em 1816 e integrado no então Reino do Brasil com a designação de Província Cisplatina. Em 1815 o Brasil fora elevado à categoria de Reino, no âmbito do então designado Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, assumindo D. João VI o título de Rei por morte de sua mãe, D. Maria I, que veio a falecer no Rio de Janeiro em 1816.

Em 1820 a revolução liberal que ocorreu na cidade do Porto e se estendeu a todo o Portugal determinou o regresso da corte a Lisboa logo em 1821. Em princípios de 1822 o Príncipe D. Pedro, que havia ficado como representante de seu Pai no Brasil, recebeu também ordens do Parlamento para regressar a Portugal; D. Pedro, contudo, recusa-se a cumprir esta ordem num episódio designado por "*Dia do Fico*". As atitudes do Parlamento liberal de Lisboa, procurando trazer o Brasil à situação anterior, de colônia, origi-

naram naturalmente reacções separatistas, que levaram em 7 de Setembro desse mesmo ano ao “*grito do Ipiranga*” e à independência.

No período que abordamos neste capítulo o mar revela-se com efeito, de extrema importância para o Brasil: foi pelo mar que chegou Pedro Álvares Cabral, bem como os primeiros exploradores e os primeiros colonos, e é pelo mar que chegam os inimigos franceses e holandeses que atacam e ocupam certos pontos do litoral; mas é também pelo mar que vem o auxílio metropolitano, permitindo assim, vencer e expulsar os invasores.

Também o comércio se faz por mar: é por mar que se recebem os produtos manufaturados e os escravos africanos, e é por mar que se exporta o pau brasil, o açúcar, o ouro e as pedras preciosas, e demais produtos coloniais, fluxos comerciais inicialmente apenas permitidos para os portos de Portugal, mas liberalizados em 1809, como se sabe.

Neste período, as diversas povoações costeiras estavam algo distantes entre si, sendo muito difíceis, ou mesmo inexistentes, as comunicações terrestres; era também por mar que então no Brasil se comunicava.

3. Da Independência à Proclamação da República

Quando em 1822 o Príncipe D. Pedro proclamou a independência do Brasil, só uma parte das forças portuguesas estacionadas neste território aderiu a este seu acto de rebelião. Em S. Salvador estava o General Madeira à frente de um numeroso contingente de mais de 8.000 homens e na Província Cisplatina, em Montevideo e Maldonado, as guarnições portuguesas mantiveram-se fiéis a Lisboa. As regiões do Grão Pará e do Maranhão também não aderiram a este movimento independentista do sul.

D. Pedro reorganizou as forças militares de que dispunha, contratou o Almirante Lord Cochrane e numerosos mercenários britânicos e passou “*cartas de corso*” contra a navegação mercante portuguesa. Algumas forças portuguesas mudaram de partido e as tropas da Baía, face à hostilidade da população e aos preparativos de um ataque das forças de D. Pedro retiraram para Lisboa, atacadas já, desnecessariamente, no trânsito, por Lord Cochrane, o futuro Marquês do Maranhão, que tinha a sua comissão sobre as presas feitas. Por outro lado, a guerra de corso, conduzida em muitos casos por cidadãos dos Estados Unidos tripulando navios corsários registados em Filadélfia e Baltimore, foi particularmente severa para a marinha de comércio portuguesa.

Em 1825, através de uma bem sucedida mediação inglesa, cessaram as hostilidades e estabeleceu-se uma paz duradoura entre o Reino de Portugal e o Império do Brasil.

Entretanto, nesse mesmo ano de 1825, ocorre uma revolta na Província da Cisplatina, tendo o governo uruguaio revoltoso de Lavalleja recorrido por sua vez, com muito sucesso, à “*guerra de corso*”. O Império do Brasil estabelece um bloqueio ao rio da Prata, organiza forças de patrulha na costa para proteger a sua navegação de cabotagem e vê-se mesmo obrigado a enviar uma força naval para a costa ocidental de África, baseada em

Cabinda, para proteger os navios negreiros com a sua bandeira, que eram severamente atacados pelos corsários. Contudo, com um forte apoio da Argentina e alguma intervenção da Inglaterra, que favorecia a existência de um estado-tampão no rio da Prata, a Cisplatina foi perdida dando origem à República Oriental do Uruguai.

A partir de 1824, com a denominada Confederação do Equador, teve lugar uma revolta secessionista na região de Recife, a que se sucederam diversas revoltas regionais: a “*cabanada*” de Alagoas e Pernambuco, a revolta dos Malés, a “*balaiada*” do Maranhão, a “*sabinada*” da Baía e a Revolução Farroupilha no Rio Grande do Sul, entre outras. Contudo, através de uma forte Marinha, movimentando forças de Fuzileiros Navais e do Exército, foi possível ao governo do Império do Brasil fazer frente a todos estes movimentos, restabelecer a ordem e preservar a unidade do estado.

Em 1851, nova intervenção no rio da Prata, agora contra os ditadores Rosas e Oribe, respectivamente, argentino e uruguaio. A Marinha do Brasil bloqueia o rio da Prata e força a passagem de Tonelero, perto da foz do rio Paraná, mantendo abertas as comunicações fluviais com a província de Mato Grosso.

Alguns anos volvidos, em 1864, é o ditador do Paraguai, Francisco Solano Lopez, quem desestabiliza a região, invadindo com as suas tropas o Uruguai e a província de Mato Grosso e bloqueando a navegação no rio Paraná. A guerra do Paraguai, ou da Tríplice Aliança, que se seguiu, junta os esforços do Império do Brasil, da Argentina e do Uruguai contra o Paraguai, que na altura dispunha de forças aguerridas e bem equipadas. O grosso do esforço militar recaiu sobre o Brasil, que mobilizou um exército de mais de 150.000 homens e importantes forças navais. Em 1865 a esquadra do Brasil comandada pelo Almirante Barroso destrói a esquadra do Paraguai na batalha do Riachuelo, no rio Paraná, em 11 de junho, a que se segue três anos depois, em 1868, o assalto às posições fortificadas de Humaitá, e em 1869 a ocupação da cidade de Assunção, a capital paraguaia. O conflito, contudo, só terminou no ano seguinte, em 1870, com a morte do ditador e com a completa derrota do Paraguai, país que ficou destroçado e com a sua população masculina quase totalmente dizimada.

As operações navais fluviais foram fundamentais para o sucesso da campanha, numa região e num período em que quase não existiam estradas, e envolveram do lado do Brasil 20 navios couraçados e 6 monitores fluviais; como consequência, em 1870, a esquadra do Brasil era uma das maiores do mundo, a 4^a em efectivos.

Entretanto, alguma emulação com o vizinho do sul, a Argentina, leva em 1883 à aquisição de dois couraçados, o *Riachuelo* e o *Aquidabã*, este último, palco de uma grande tragédia em 1906, quando por razões desconhecidas, explodiu, ocasionando a perda de centenas de vidas. Curiosamente estas aquisições provocam alguma emulação também no poderoso vizinho do norte, nos Estados- Unidos, que iniciou então a construção dos couraçados que viriam a integrar a célebre *Great White Fleet* de Theodore Roosevelt.

Em 15 de Novembro de 1889, forças do Exército capitaneadas pelo Marechal Deodoro da Fonseca proclamaram no Rio de Janeiro a República, depondo o Imperador D. Pedro II, que viaja para o exílio na Europa.

Neste período, que abrangeu todo o século XIX, foi fundamental para o Império do Brasil dispor de uma Marinha de Guerra importante e eficaz. Uma vez mais, podemos afirmar a importância do mar, pois por mar tinha lugar o comércio externo, as exportações de açúcar e depois de café, e a importação de produtos manufaturados. Era igualmente por mar que vinha a mão-de-obra escrava, até 1850, e depois a emigração europeia, orientada especialmente para as províncias do sul. A Marinha Imperial bloqueou por diversas vezes o rio da Prata e saiu sempre vitoriosa frente às Províncias Unidas / Argentina e ao Paraguai, mantendo aberta a via fluvial do Paraná e o livre acesso às províncias brasileiras da região do Pantanal. Contudo, talvez o aspecto mais importante, foi a já assinalada existência de uma forte Marinha que permitiu bloquear as regiões revoltosas, quando das inúmeras agitações regionais, assim como desembarcar tropas e restabelecer a ordem, evitando secessões e preservando a unidade do estado.

4. Da proclamação da República ao estabelecimento da ZEE

A revolta militar que proclamou a República no Brasil foi conduzida pelo Exército, uma vez que a Marinha era considerada politicamente próxima do Imperador deposto. De qualquer forma, a “*corrida aos armamentos*” com a Argentina, com o apoio político do Ministro dos Negócios Estrangeiros, Barão de Rio Branco, levou à aquisição em 1906 de três *dreadnoughts*, o *Minas Gerais*, o *S. Paulo* e o *Rio de Janeiro*, o último dos quais, contudo, teve a concretização da sua aquisição cancelada por dificuldades orçamentais.

A “*revolta da chibata*”, movimento insurreccional dos praças das guarnições das unidades navais, que contestavam certas penas disciplinares então vigentes, e que incluiu o bombardeamento naval da cidade do Rio de Janeiro, levou naturalmente a alguma falta de confiança e a desinvestimento na Marinha.

No decurso da I Grande Guerra, o afundamento do N/M *Paraná*, a que se seguiu o afundamento de outros navios brasileiros, originou numerosas manifestações populares contra a Alemanha. O governo do Brasil confiscou então os 42 navios alemães surtos em portos brasileiros, declarando guerra à Alemanha em Outubro de 1917. Foi constituída a DNOG – Divisão Naval em Operações de Guerra, que sob o comando do CALM Frontin patrulhou inicialmente a área Cabo Verde-Dakar-Gibraltar, tendo sido posteriormente designada para operações no Mediterrâneo, onde já não chegou a operar devido ao Armistício, em Novembro de 1918. Esta força, constituída por 2 cruzadores, 4 contratorpedeiros e diversos navios de apoio, sofreu numerosas baixas por doença, com a “*gripe espanhola*”, e teve a sua acção limitada por diversos constrangimentos logísticos.

No início da II Grande Guerra, o Brasil de Getúlio Vargas permaneceu na situação de neutral. Contudo, o afundamento de diversos navios de cabotagem no litoral do estado de Sergipe levou à declaração de guerra à Alemanha e à Itália em Agosto de 1942. Nessa altura, foram instaladas bases militares dos Estados Unidos na zona de Natal, na região do Nordeste, importantes no período que precedeu a invasão do Norte de África (Operação *Torch*) e até à consolidação daquela frente, em fins de 1942 e início de 1943. Ali funcionou o Comando Aliado do Atlântico Sul.

Durante a II Grande Guerra a Marinha do Brasil participou activamente na escolta anti submarina aos comboios de navios no Atlântico Sul e Central, designadamente, dos transportes de tropas que conduziram a Força Expedicionária Brasileira (FEB), constituída por cerca de 25.000 homens, para a frente de Itália.

Face às grandes limitações tecnológicas e logísticas, a participação das Forças Armadas Brasileiras nas I e II Grandes Guerras faz-se com o apoio e sob a tutela dos Estados Unidos da América.

No decurso dos anos quarenta do século passado, o Brasil iniciou a sua industrialização, abrem-se numerosas rodovias e constroem-se linhas de caminho de ferro, reduzindo-se a importância da navegação de cabotagem. O Brasil centra-se em si próprio e marcha determinadamente para o interior, sendo a mudança da capital para Brasília, em 1960, um sinal exterior desse desiderato.

Nos anos cinquenta e sessenta do séc. XX, começa a existir alguma preocupação política com África. Contudo, a escola geopolítica liderada pelos Generais Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos, da Escola Superior de Guerra, aceitou a predominância dos Estados Unidos neste âmbito, no quadro da competição ideológica leste-oeste.

Neste período, o Brasil assume a sua continentalidade, fechando-se em si próprio, o que leva à perda da importância relativa do mar e das actividades com este relacionadas na sociedade brasileira. Em termos de política externa, face ao quadro de guerra fria e de confrontação ideológica com o bloco de Leste, o Brasil aceita sem contestação, a liderança dos Estados Unidos.

5. Do estabelecimento da ZEE aos nossos dias

Em 1972, a República Federativa do Brasil proclamou unilateralmente o estabelecimento de uma Zona Económica Exclusiva de 200 milhas ao longo da sua costa, sendo um dos primeiros estados a fazê-lo. Em 1993, após aderir ao Tratado de Montego Bay, o Brasil foi também um dos primeiros países a solicitar às Nações Unidas a extensão da plataforma continental, processo esse que se encontra na sua fase final. Os fundos dos mares que ficarão sob jurisdição brasileira terão cerca de 4,5 milhões de km², tendo recebido da Marinha do Brasil em 2004, face à extensão e suas potencialidades, a designação de “*Amazónia Azul*”. Em certas áreas, designadamente nas bacias de Santos e do Espírito Santo, foram já encontrados hidrocarbonetos, petróleo e gás natural, a grandes profundidades, nas denominadas zonas de pré-sal. Caso sejam aprovadas pelas Nações Unidas as três áreas da plataforma continental ainda pendentes, nas bacias do Rio Grande e do Norte brasileiro, a extensão da Amazónia Azul ultrapassará os 5 milhões de km², aproximando-se da área da região da Amazónia, dita Amazónia Verde, cerca de 5,3 milhões.

O Brasil é hoje uma das grandes potências emergentes, um dos BRICS, assumindo claramente a liderança na América Latina. É a 5ª economia a nível mundial e tem cerca de 200 milhões de habitantes. É um grande exportador de matérias primas para a Ásia, Europa e para os Estados Unidos, mas também produz equipamentos de alta tecnologia

como as aeronaves das firmas Embraer, Helibrás e Avibrás. É o maior exportador mundial de café, de açúcar, de carne de bovino, de sumo de laranja e de etanol, o 2º maior de soja, o 3º maior de milho, etc. Possui apreciáveis recursos mineiros; a empresa Vale do Rio Doce, a 2ª maior mineradora mundial, exporta cerca de 250 milhões de toneladas de minério de ferro para as siderurgias chinesas. O Brasil é auto suficiente em hidrocarbonetos, a Petrobrás tem tecnologia própria para a exploração em águas profundas, tendo já ultrapassado em valor da produção o gigante russo Gasprom e posiciona-se para um lugar de liderança mundial a partir de 2020. A maior reserva de água doce mundial, o aquífero Guarany, que jaz por baixo da bacia do Amazonas, é um recurso estratégico que poderá vir a ser muito importante no futuro, como alguns cenários geopolíticos sugerem. A pesca, com cerca de um milhão de toneladas, e a aquicultura, com cerca de 270.000 toneladas de produção anual, tem um valor relativamente reduzido. O consumo de peixe *per capita* no Brasil é, em termos de comparação internacional, relativamente baixo.

A Marinha Mercante brasileira é a 24ª a nível mundial, operando um conjunto de navios com um deslocamento total de cerca de 11 milhões de toneladas. A Transpetro, do Grupo Petrobras, é o maior armador da América do Sul, sendo proprietária de 58 navios e tendo outros 49 em construção ou em projecto.

A Marinha do Brasil possui o porta-aviões *São Paulo*, o antigo *Foch* francês, diversas fragatas e corvetas, submarinos convencionais, navios de desembarque, navios de apoio e numerosos navios-patrolha, quer costeiros e oceânicos, quer fluviais. A Aviação Naval opera um esquadrão de aviões de ataque (*A4 Sky Hawk*) e diversos esquadrões de helicópteros, de reconhecimento, de ligação ou anti-submarinos. O Corpo de Fuzileiros Navais, muito prestigiado, uma força expedicionária por excelência, é composto por cerca de 15.000 homens bem treinados e equipados. O “*Plano de Articulação e de Equipamentos de Defesa*” (PAED 2009-2047) privilegia os investimentos na Marinha face aos outros dois ramos, perspectivando efectivos da ordem dos 100.000 homens e mulheres em 2030. Está em curso a construção de 4 submarinos do tipo *Scorpene* assim como o programa do submarino nuclear brasileiro, com apoio francês. Está previsto iniciar-se em breve um programa de aquisição de navios de superfície, do tipo fragata ou *destroyer*, designado por Prosuper. Projeta-se a constituição de uma II Esquadra, prevista na Estratégia Nacional de Defesa, e baseada num porto do Norte ou Nordeste, composta maioritariamente por submarinos e aviões de patrulha marítima (*sea denial*), a par da I Esquadra, baseada no Rio de Janeiro e composta por porta-aviões, navios anfíbios e escoltas de superfície (*sea controll projection*).

De assinalar que a área de busca e salvamento de responsabilidade brasileira cobre metade do Atlântico Sul, cerca de 19,5 milhões de km², e que foi atribuída à Marinha a gestão do programa antártico do Brasil, nomeadamente, de toda a logística relacionada com a base “*Estação Comandante Ferraz*”, instalada desde 1984 na Ilha do Rei George, nas Ilhas Shetland do Sul, um pouco a norte da península Antártica, nos 62º S de latitude. Esta base sofreu um violento incêndio, estando previsto o início das obras das novas instalações no início de 2014.

A partir de 1975, a que não será estranha a independência dos antigos territórios de administração portuguesa, o Itamaraty oficializou a sua nova política para África, privi-

legiando as relações com os países da África Ocidental. Estes países, aliás, foram mencionados na envolvente estratégica prevista na Estratégia Nacional de Defesa. Um aspecto curioso tem sido o apoio da Marinha do Brasil à Marinha da Namíbia, que recebeu vários navios de patrulha construídos no Brasil e cujo pessoal, muito do qual fala português, foi formado em escolas e centros de adestramento brasileiros, ou por instrutores daquela nacionalidade.

Em Outubro de 1986, sob proposta do Brasil, a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou a criação da ZOPACAS – “*Zona de Paz do Atlântico Sul*”, de que fazem parte o Brasil, a Argentina e o Uruguai, e a África do Sul, Angola, Namíbia, e outros países africanos, num total de 24 estados-membros. A ZOPACAS tem reuniões periódicas, a nível de Ministro dos Negócios Estrangeiros, a última das quais, a VII, decorreu em Montevideu, no Uruguai, de 14 a 16 de Janeiro de 2013. A agenda pública desta reunião incluiu a manutenção da paz e a cooperação no Atlântico Sul, o mapeamento e a exploração dos fundos marinhos, o controlo do tráfego marítimo e aéreo e cooperação no sector portuário e na preservação do ambiente. A ZOPACAS será assim um dos instrumentos que permite ao Brasil afirmar a sua liderança regional no Atlântico Sul.

A Marinha do Brasil participa regularmente nos exercícios navais da série “*Unitas*”, que se realizam na costa da América do Sul sob a liderança da *U.S. Navy*, e também nas seguintes séries de exercícios:

- “*Fraterno*”, com a participação de unidades da Argentina e do Uruguai;
- “*Atlasur*”, com a participação de unidades da Argentina, do Uruguai e da África do Sul;
- “*Ibsamar II*”, com a participação de unidades da Índia;
- “*JTFEX*”, com unidades da Marinha dos Estados Unidos;
- “*Joint Warrior*”, com unidades de Marinhas NATO.

São de recordar, por nos parecerem particularmente relevantes, as declarações do então Ministro da Defesa do Brasil, Nelson Jobim, em Setembro de 2010, em conferência proferida no Instituto de Defesa Nacional, em Lisboa, contrariando o conceito de uma só bacia no Atlântico e manifestando-se claramente contra qualquer ingerência, da NATO ou de países terceiros, no Atlântico Sul.

Sintetizando, neste período, por razões económicas, de captação de recursos e de comércio externo, e por razões políticas, de liderança regional e de afirmação a nível mundial, é em nossa opinião manifesta a crescente importância do mar para o Brasil.

6. Conclusões

O mar foi sempre importante para o Brasil, que quase se comporta como uma ilha, pois tem muito limitadas relações económicas com os países seus vizinhos. Estas relações apenas assumem expressão com a Argentina e com o Chile, mas nestes dois casos utilizando a via marítima.

O mar foi importante no período colonial, de administração portuguesa, até 1822: pelo mar vinham os colonos de Portugal, os escravos de África e as incursões de franceses e holandeses, assim como as forças metropolitanas que as combatiam.

No período do Império o domínio do mar foi fundamental para o Brasil, permitindo-lhe sair vitorioso nas diversas intervenções na bacia do rio da Prata e combater com sucesso as numerosas rebeliões que tiveram lugar nas províncias mais afastadas, quer a norte, quer a sul, preservando a unidade do estado.

No período da República, até aos fins do século XX, o Brasil acentuou a sua continentalidade e experimentou alguma autarcia, desinvestindo então no mar e nas actividades marítimas.

A partir de 1972, contudo, com a proclamação da ZEE, o mar ganhou novamente importância, pelos recursos que tem, designadamente, os hidrocarbonetos, bem como pelo incremento no transporte marítimo directamente relacionado com o comércio externo e com a globalização, e ainda, como plataforma de afirmação política, a nível regional e mesmo mundial.

O Brasil aspira a ser membro do Conselho de Segurança das Nações Unidas e pretende ter um significativo protagonismo no hemisfério sul. A geografia, a população e a economia dão-lhe um grande potencial, que se traduz presentemente em ser um dos BRICS, uma das novas economias emergentes com grande crescimento. Contudo, o Brasil tem algumas vulnerabilidades que importa não esquecer, designadamente, limitações tecnológicas, mão de obra pouco qualificada, um baixo rendimento per capita, e grande assimetria social. Parte do seu território, devido à laterização tropical dos solos, não permite a realização de agricultura intensiva. As suas Forças Armadas estão mal equipadas quando comparadas com as de alguns países europeus, como o Reino Unido ou a França, ou mesmo de países emergentes como a Índia.

Se num futuro próximo o Brasil se quiser afirmar politicamente no hemisfério sul e ganhar a projecção mundial a que o seu potencial económico e demográfico faz jus, como parece ser o caso, terá certamente que se virar ainda mais decididamente para o mar e para as actividades marítimas. Assim o atestam a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional, aprovados pelo Congresso do Brasil em 12 de Setembro de 2013. E em nossa opinião, muito provavelmente, mais tarde, ou mais cedo, assim virá a acontecer.

O MAR NAS RELAÇÕES LUSO-BRASILEIRAS

Discurso de encerramento pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Nuno Vieira Matias, no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 4 de Maio

No encerramento desta nossa IX sessão conjunta AM/ICEA, constitui imperativo de justiça felicitar todos os intervenientes pelas suas tão interessantes apresentações, bem integradas no projecto em boa hora concebido e desenhado pela Direcção do ICEA. A esta, e em particular ao seu Presidente, o Sr. Dr. Viegas Freitas, nosso académico, apresento o meu louvor e também um desafio. O de prosseguir nesta linha de rumo em prol da cultura europeia e atlântica de Portugal.

Cumpre-me também, e a propósito de desafios, dar continuidade aos motes ouvidos na nossa rica sessão de hoje e sinto-me tentado a fazê-lo através do mar, mas não apenas da parte dele que une o Brasil a Portugal, mas sim do grande mar oceano que nos liga a todos os povos com quem temos afinidades tão fortes como as da língua, da história, da cultura, da maneira de ser, etc.

Será, penso, uma boa ideia continuarmos, para o ano, a aprofundar o tema aqui tratado, estendendo-o à CPLP, através dos Mares da Lusofonia. Aqui deixo, desde já, o convite ao ICEA e os tópicos, ainda em termos genéricos, para nova sessão conjunta, na Academia de Marinha.

Na verdade, esta questão está até bem marcada no projecto “Mares da CPLP”, aprovado na XII Reunião do Conselho de Ministros da CPLP, em Novembro de 2007. Com ela se pretende prosseguir uma visão integrada dos espaços oceânicos, orientada para a criação de mecanismos comuns de comunicação, incluindo a concertação de posições nos fora internacionais (CPLP 2010).

A concentração dos povos de língua portuguesa é mais intensa no Atlântico Sul onde a continuidade física do Oceano une a Portugal não só o Brasil, mas também Cabo Verde, Guiné, Angola e S. Tomé e Príncipe e onde emerge um vasto cordão de ilhas que foram baptizadas também em português, como Fernando Noronha, S. Pedro e S. Paulo, Ascensão, Santa Helena, Tristão da Cunha, Trindade, Martim Vaz, etc. A elas se ligam setentrionalmente a Madeira e os Açores. Há aqui uma continuidade física, como que a sugerir uma afinidade política entre o Atlântico Sul e o seu vértice externo, em espírito amarrado em Portugal. De resto o Português é a língua mais falada no Atlântico Sul, se não no hemisfério sul!

Este vasto espaço do Atlântico Sul, tem um elevado potencial económico e representa, em termos de segurança, um factor de peso para a estabilidade e protecção do Atlântico Norte e das suas margens. Num caso e noutro, a CPLP e os mares que a ligam, os Mares da Lusofonia, desempenham um importantíssimo papel.

De facto, a margem sul-americana é uma vasta região rica em recursos naturais, sobretudo hidrocarbonetos e também em produtos alimentares, agrícolas e piscícolas, que dispõe das maiores reservas estratégicas de água doce do mundo, na Antártida e no aquífero transfronteiriço do Guarani. Por seu lado, a margem africana também compreende importantes reservas de hidrocarbonetos e recursos minerais de global apetência. Esta vasta área marítima, liga-se, setentrionalmente, a duas regiões fortemente industrializadas e de alta tecnologia, a Europa e a América de Norte.

O peso deste forte conjunto, estimulado pelas interdependências transnacionais, é ainda beneficiado pelo valor estratégico das linhas de comunicação marítimas que o cruzam e pelas plataformas logísticas baseadas em ambas as costas. Por isso, no Atlântico Sul incidem diversificados interesses, como a obtenção de matérias-primas ligadas à energia, às reservas estratégicas alimentares e às enormes potencialidades no domínio da economia do mar, que poderão ser desafiantes para a CPLP e para a cooperação que ela pode naturalmente propiciar.

É neste âmbito, que os programas de extensão das plataformas continentais já apresentados à Comissão de Limites da Plataforma Continental da CNUDM pelo menos pelo Brasil e por Portugal podem constituir um importante laboratório de cooperação e de aproximação dos mares lusófonos. A troca de conhecimentos, de experiências é já muito importante nesta fase técnico-científica de preparação e de reforço das candidaturas e sê-lo-á ainda mais, no futuro, quando se tratar de explorar esses enormes territórios imersos, cobertos por Mares da Lusofonia.

Aqui reside, e sublinho, um importante ponto de cooperação política, técnico-científica e económica a desenvolver no Atlântico Sul, mas que pode transbordar para o Índico, pelo Cabo da Boa Esperança, tal como no passado.

Visualizo, assim, um quadro alargado de cooperação de cariz económico na rede da CPLP, em domínios tão diversificados quanto os das energias, da pesca e da aquacultura, dos recursos minerais, do transporte marítimo, do turismo, da agricultura alimentar e da extensão das plataformas continentais.

Adicionalmente, do bem-estar económico pode decorrer com maior facilidade a paz social e a segurança de populações e de países. Na verdade, para além da vertente económica, o Atlântico Sul pode beneficiar do enorme potencial de cooperação da CPLP em termos de segurança. E este é um domínio que igualmente deve, tem de ser, valorizado.

Por isso, também nesta vertente, a da segurança, a CPLP pode ter uma notável tarefa no Atlântico Sul, pelo trabalho cooperante que pode levar a cabo no desenvolvimento das estruturas e dos meios essenciais ao exercício da autoridade dos Estados no mar. E seria importante que o conseguisse no modo de prevenção, em antecipação, à ocorrência de factos que possam pôr em causa não só a segurança em terra, mas também

a dos utilizadores do Atlântico nas rotas oceânicas e nas águas costeiras. É que, como já no séc. XVI dizia sabiamente o Padre Fernando de Oliveira, “é preciso haver esquadras no mar que nos protejam dos perigos dos corsários etc., que são mais suspeitos que os da terra”.

Assim, julgo ser avisado potenciar o papel da CPLP também na área da segurança e da defesa, uma vez que tem uma estrutura pluricontinental, quase global, onde esses temas podem ser abordados num quadro em que a identidade própria de cada um é respeitada, sem prejuízo da ligação à rede de organizações internacionais que assumem uma impressionante vastidão, por força dessa diversidade geográfica dos países da CPLP.

Não é, no entanto, fácil, a partir da actual plataforma de capacidades materiais e organizativas, levar a CPLP a desempenhar tal acção de relevo na segurança do Atlântico Sul. Há que desenvolver esforços, mobilizar vontades, boas vontades, nesse sentido e talvez começar com o apoio de uma estrutura triangular.

Falo na individualização, para esta finalidade de três pilares: os PALOP, o Brasil e Portugal. Cada um deles conta com um espaço próprio de inserção internacional, e isso é um factor de força. Mas há que contar igualmente com debilidades que deveriam ser superadas e transformadas em elementos de poder.

Acresce que, Portugal, tendo em conta a diversidade dos espaços geopolíticos em que se insere, deveria definir o seu conceito estratégico nacional e, a partir dele, deveria orientar a sua estratégia de cooperação, integrando todos os instrumentos do Estado e rentabilizando-os na cooperação com a CPLP.

Áreas como as das indústrias, com realce para as navais, as do direito do mar, as das ciências do mar, incluindo a oceanografia e a hidrografia, teriam uma tarefa importante e crescente no apoio, por exemplo, aos processos da extensão das plataformas continentais e também no aproveitamento das experiências de exploração dos fundos marinhos.

Em suma, o Atlântico Sul constitui um espaço onde a cooperação dos países lusófonos pode transformar-se num valiosíssimo património hegemónico, de natureza económica e de estabilidade, segurança e defesa. E esse património benéfico poderá ser partilhado por outros, sobretudo os de raízes lusófonas.

Consequentemente, por essa via, a CPLP poderá crescer, pelo menos em efeitos. Trata-se, pois, de um tema amplo que vale a pena continuar a ser investigado e debatido entre nós, ICEA e AM para que possamos dar um contributo positivo às ondas do mar da Lusofonia, ondas de mar de união que se espaiem bonançosamente pelas diferentes costas que falam português.

Devem ser ondas de bem, como o são todas as ondas dos Mares da Lusofonia, mas com energia suficiente para chegar até gentes longínquas, diversas, mas que se respeitam, se admiram e se afeiçoaram.

Por isso, tenho a certeza de que, se depender do interesse da AM e do ICEA, os Mares da Lusofonia serão mares de futuro.

O TRANSPORTE MARÍTIMO NA BASE DA EXISTÊNCIA DE PORTUGAL

Comunicação apresentada pelo académico
Joaquim Ferreira da Silva, em 7 de Maio

I. Introdução

II. Do comércio marítimo com a Flandres e Inglaterra até à tomada de Ceuta (1140-1415)

III. Do Norte de África até à descoberta do caminho marítimo para a Índia (1415-1498)

IV. Das especiarias do Oriente à chegada a Macau (1498-1550)

V. Dos mercados asiáticos até final da dinastia Filipina (1550-1640)

VI. Do comércio do Brasil até à sua independência (1640-1822)

VII. Do grande comércio com a África até final do Império Colonial (1822-1974)

VIII. Do fim colonial à total dependência externa (1974-2013)

I. INTRODUÇÃO

O transporte de mercadorias tem, por certo, a sua origem ou razão de ser na presença das actividades humanas. Quando estas se organizaram, na Idade Média, com a estrutura de Reinos e Estados, os transportes passaram a ter um valor primordial para as suas instituições constituindo o suporte económico para a sua existência e sobrevivência.

Nos Estados ribeirinhos esses valores foram mais relevantes e produtores de maior riqueza, não só pelo acréscimo do transporte marítimo como pela capacidade dos intercâmbios se realizarem à escala global.

Portugal, ao tornar-se independente no século XII, teve no único vizinho terrestre um enorme obstáculo ao comércio externo pela via terrestre e foi, por tal natureza, obrigado a procurar o aumento das suas riquezas (necessidades) por via do transporte marítimo.

A nossa economia está indubitavelmente dependente do tráfico marítimo e ninguém ousaria imaginar quais seriam as consequências duma eventual ruptura desse fluxo.

Iremos fazer a análise desse comércio marítimo sintetizando-a em 7 períodos.

II. DO COMÉRCIO MARÍTIMO COM A FLANDRES E INGLATERRA ATÉ À TOMADA DE CEUTA (1140-1415)

Nos primeiros anos da nossa nacionalidade são raras e muito apagadas as referências às actividades do transporte marítimo.

Note-se que nessa época, em qualquer parte da Europa ribeirinha, ainda não se fazia qualquer diferenciação na utilização dos navios, em especial quer para actos de guerra quer de comércio.

As unidades eram construídas para todo o serviço que fosse necessário fazer no mar. Os homens que os serviam tanto carregavam fardos como puxavam das espadas.

Sabe-se que desde a conquista de Lisboa aos mouros, em 1147, na sequência do relacionamento com os cruzados vindos do norte da Europa ajudar o nosso primeiro rei, alguns mercadores ingleses estabeleceram intercâmbio mercantil, por via marítima, entre a Inglaterra e o recente formado Portugal.

Admite-se que tal intercâmbio se deva a alguns dos cruzados ingleses que ajudaram o nosso primeiro rei e se tenham estabelecido no novo país.

É muito possível que esse intercâmbio entre ingleses acabasse por ser seguido por comerciantes portugueses.

Aliás sabemos que D. Afonso Henriques determinou a fundação da Marinha Nacional e nela se incorporaram alguns dos cerca de 200 navios que trouxeram as hostes cruzadas até nós, tendo sua experiência náutica constituído um forte contributo no início da nossa Marinha.

Alguns historiadores consideram que o registo da morte do “*rector galeata regis*”, no cerco de Lisboa para a sua tomada, seja a referência a uma primeira Marinha Portuguesa.

Este nosso primeiro comércio marítimo parece que não se limitou só ao reino inglês (aliás os cruzados que ajudaram nosso primeiro monarca eram provenientes de diversos reinos do norte europeu) pois Damião Peres, na sua *História dos Descobrimentos* já faz referência ao naufrágio de um navio português, em 1194, que se dirigia para Bruges, com mel, azeite e madeiras.

Este alargar do comércio marítimo dos navios portugueses, por vários reinos do Norte da Europa, foi reforçado por João Sem Terra que autoriza, em 1203, os barcos portugueses a comerciar nas costas francesas.

Assim, no reinado de D. Diniz, os portugueses já comerciavam com a Inglaterra, a França, Normandia e Flandres.

Os portos do Porto (Douro) e Lisboa (Tejo) já eram os de maior movimento nessa época.

D. Diniz é considerado o rei que maior impulso deu à Marinha Portuguesa com relevo para nomeação de Fernando Gogominho, o primeiro Chefe (Almirante) da nossa frota de então.

As frotas portuguesas navegaram ao longo dos séculos XIII e IV pelos portos daqueles reinos, compondo-se de naus e barcas.

As naus eram navios de três mastros, de dimensões relativamente grandes (30/40 metros comprimento) para a época. As barcas eram navios de um mastro, mais pequenos (20/30 metros).

As mercadorias mais frequentemente transportadas eram os vinhos, cereais e azeite (exportadas) e os tecidos e artesanatos (importados).

III. DO NORTE DE ÁFRICA ATÉ À DESCOBERTA DO CAMINHO MARÍTIMO PARA A ÍNDIA (1415-1498)

Com a conquista de Ceuta, em 1415, e as conquistas posteriores no Norte de África, os portugueses formam a “Casa de Ceuta” destinada a administrar os negócios comerciais com aqueles territórios.

Em 1420 Henrique V, de Inglaterra, concedeu um novo privilégio aos mercadores portugueses cujos navios passam também a escalar portos franceses na viagem para aquele reino.

Em 1438, pelo casamento do Duque Filipe, “O Bom”, com a Infanta D. Isabel de Portugal, reforçam-se as trocas comerciais luso-flamengas. Neste ano, pela carta ducal de 2 de Novembro, são concedidos, aos nossos mercadores de Bruges e aos mestres e tripulantes das naus portuguesas, certos privilégios nas mercadorias provenientes de Portugal.

Naquele porto o nosso comércio desenvolveu uma aura de prosperidade e desde 1445 dispôs de uma casa consular (feitoria) que lhe permitia realizar grandes transacções comerciais marítimas. Recebia-se de Portugal sal, vinho, azeite, cortiça, peles, frutas secas, cera, mel, açúcar da ilha da Madeira, etc., e enviava-se cereais, panos, peixe fumado, cavalos, manteiga, bacias de ferro e outros objectos de mobiliário.

Por sua vez o comércio com África alarga-se para Sul em função das novas descobertas.

Em 1445 foi instituída em Lagos uma Casa da Guiné que coordenava as actividades mercantis com a costa ocidental africana, voltada sobretudo para o tráfico de escravos e de ouro a que se juntavam outros produtos à medida que aumentavam os contactos comerciais mais para Sul.

A Casa da Guiné, devido à importância do seu comércio, acabou por ser transferida para Lisboa em 1463 para melhor controlo pela Coroa.

A partir desta data a Coroa começa a instaurar concessões no regime comercial de explorações específicas (por exemplo marfim) encontradas na costa africana, a empresários comerciais. Geralmente mercadores que construíam navios e os armavam pagando uma parte dos bens adquiridos à Coroa portuguesa.

É importante notar que todos os historiadores são unânimes em declarar que o comércio pelos particulares dependeu sempre, nesse tempo, da autorização do Estado (Da Coroa).

Quem já andou no mar sabe quão difícil é a sua fiscalização e policiamento, ainda nos tempos de hoje, quanto mais nesses tempos. A forma usada pela coroa portuguesa, para exercer essa fiscalização, constituiu na construção de fortalezas e feitorias capitaneadas por agentes (capitães ou governadores) da confiança dos reis.

A primeira feitoria construída com tal objectivo foi Arguim, em 1448.

Por sua vez os navios, para se defenderem da pirataria, começaram por ser equipados com canhões sendo conhecida a existência deste tipo de armamento nos nossos navios desde 1416 mas só em 1441, no reinado de D. Afonso V, se generaliza a instalação de canhões a bordo das naus, que acabaram por tomar o lugar dos antigos navios guardados com soldados.

A introdução deste tipo de armamento concorreu para começar-se a diferenciar os navios de guerra dos mercantes.

A caravela *S. Cristóvão* está referenciada no ano de 1416 como tendo sido dotada com um canhão. Gomes de Azurara refere-se a um barinel de 1418, possuindo um trom. Antes de 1440 o Conde de Barcelos artilhou a nau *Santa Clara*, navio de comércio, que foi apresada naquele ano.

A necessidade de colocar os canhões abaixo do convés, por questão de estabilidade, obrigou a nova concepção de construção dos navios com portinholas de abrir no costado para a saída das baterias. Foram os construtores navais portugueses os primeiros no mundo com esta concepção naval, desenvolvida ao longo dos reinados seguintes.

Apesar dos interesses marítimos portugueses se desenvolverem pelas costas africanas o comércio com o Norte da Europa continuava a ser o de maior valor.

Em 1481 construiu-se a fortaleza de S. Jorge da Mina, que veio modificar as condições económicas da expansão comercial nesta zona africana.

São Jorge da Mina, ao tornar-se o principal centro mercantil português no litoral africano, levou a que a Casa da Guiné (em Lisboa desde 1463) começasse a ser designada Casa da Mina.

A Casa da Mina era um escritório e armazém da Coroa, localizado no rés-do-chão do palácio real, junto ao estuário do Tejo. Assim, a Coroa podia vigiar directamente os movimentos das cargas dos navios.

No final deste período inicia-se o grande movimento de transporte de pessoas: o povoamento das ilhas atlânticas e de outros locais de África, assim como a importação de escravos.

Em 1498 Vasco da Gama alcança a Índia dando-se início ao grande comércio marítimo com o Oriente.

IV. DAS ESPECIARIAS DO ORIENTE À CHEGADA A MACAU (1498-1550)

As referências cronológicas deste período reportam-se ao tempo do grande comércio das especiarias da África e do Oriente e durante esta época os portugueses comercializam pela primeira vez em todos os Oceanos do Globo. Alcançam pontos distantes do Pacífico, como as Molucas, Timor e Japão e como nação dão início ao comércio marítimo regular à escala mundial.

Este período caracteriza-se igualmente por uma intensa actividade hidrográfica e cartográfica dos portugueses, com especial relevo para os cartógrafos Pedro Reinel e seu filho Jorge Reinel, Duarte Pacheco Pereira e Francisco Rodrigues.

Como referimos, em 1498 a descoberta do Caminho Marítimo para a Índia, por Vasco da Gama, dá início ao Comércio Marítimo com o Oriente, em especial com a Índia, via Cabo da Boa Esperança.

Portugal arranca a Veneza, senhora do Adriático, o ceptro do Mar Aberto, absorvendo desde o Japão, Goa, Ormuz e Aden até Flandres, todo o comércio marítimo.

A par com as frotas dos Reis (Estado) começaram-se a incorporar então, nas Armadas, os navios particulares. Naus, galeões e as caravelas redondas constituem os tipos de navios de comércio do século XVI.

Foi o grande comércio com o Oriente que fez com que as expedições tivessem cada vez mais navios, factor básico para a constituição de “armadores comerciais” financiados e armados por grandes senhores da época. “Armadores” esses, por vezes estrangeiros, que punham os seus navios ao serviço do rei de Portugal, reservando para si grandes percentagens dos interesses alcançados.

Pouco anos depois, a carta régia de 8 de Maio de 1500, destinada ao desenvolvimento do “*Trauto da mercadorya*”, constitui o estímulo ao comércio marítimo que se desenvolveu após o regresso de Vasco da Gama da sua primeira viagem.

Por sua vez ao local das Taracenas, em Lisboa, onde nos primeiros reinados se construíam navios, deu D. Manuel I o nome de “Ribeira das Naus” e no qual se organizou um estaleiro naval afecto à construção e reparação de navios da Coroa em que ainda se misturavam os objectivos comerciais com os político-militares.

Assim, desde 1506 a Coroa chama para si todo o monopólio do comércio das especiarias.

Em 1509 é instituído o Regimento da Casa da Mina que regulamenta, para além de outras normas, a movimentação das cargas das caravelas, obrigando os armadores a comunicarem por escrito as quantidades embarcadas – talvez os primeiros conhecimentos da carga na história portuguesa – ou quiçá no mundo – aos feitores.

A estrutura comercial começa a ter por base as naus, as feitorias e as fortalezas, interligadas por uma organização Estatal comum: a Coroa.

Em 1513 os nossos navios iniciam o comércio com a China.

Em 1526, para reforçar este comércio, é instituída a Companhia das Índias, por alvará de 2 de Dezembro tendo a frota nacional, poucos anos mais tarde, alcançado a soma de 450 navios de alto bordo, 200 caravelas e outros navios menores.

Entretanto nestes mesmos primeiros anos do século XVI se desenvolvia o comércio marítimo com o Brasil, com grande exportação de madeiras daí provenientes, com uma média anual de 300 toneladas.

Muito deste sucesso comercial não teria sido alcançado se não fosse acompanhado pelo progresso das artes de navegar. Assim, em 1537 são publicadas as primeiras obras de Pedro Nunes: *Tábuas de Sol*, *Tratado da Esfera* e *Tratado endefesam da Carta Maior* e em 1538 os *Roteiros* de D. João de Castro.

Encerramos este Terceiro Período com os primeiros contactos comerciais com Macau, em 1550 e a criação duma feitoria em Sanchung reforçando-se assim o comércio sino-português.

V. DOS MERCADOS ASIÁTICOS ATÉ FINAL DA DINASTIA FILIPINA (1550-1640)

Com o desaparecimento de D. Sebastião e a queda da Coroa nas mãos de Filipe II de Espanha, em 1580, é proibido o comércio com a Inglaterra e o transporte marítimo fica-nos reduzido, na Europa, praticamente aos portos da Galiza e da Biscaia.

Em 1588 com a derrota da invencível Armada o comércio marítimo mundial passou para os domínios da Inglaterra e da Holanda.

A frota mercante portuguesa é referenciada, em registo portuário, com os seguintes navios: 88 no porto de Lisboa, 24 em Caminha, 19 em Viana, 19 em Vila do Conde, 26 em Aveiro, 4 na Figueira, 9 em Sesimbra, 6 em Setúbal, 16 em Lagos, 5 em Portimão, 4 em Faro, 6 em Tavira e 3 em Castro Marim.

Com a criação das Companhias das Índias, Holandesa (1594) e Inglesa (1599), as frotas portuguesas perdem muito do comércio asiático.

Só em 1619 é constituída a primeira Companhia Armadora portuguesa, a Companhia para a Navegação e Comércio da Índia Oriental. Contudo durou pouco tempo, fechando em 1629, pois na época praticamente todo o nosso comércio marítimo estava absorvido pelos espanhóis.

Só depois de 1640, com a independência, se recupera muito desse comércio.

VI. DO COMÉRCIO DO BRASIL ATÉ À SUA INDEPENDÊNCIA (1640-1822)

Apesar da recuperação da independência em 1640, Portugal continuou, por alguns anos, a perder um grande número de navios que actuavam no Atlântico, por feitos de aprisionamento, em especial por corsários ingleses.

Nessa época os principais produtos comercializados (exportados) para o Brasil eram vinhos, farinhas, azeites e bacalhau.

Em 1649 é formalmente constituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil formada não só por accionistas portugueses como também estrangeiros. Promete equipar e manter uma frota de 36 navios armados para proteger toda a navegação portuguesa entre Portugal e Brasil. Constituída por duas frotas de navios mercantes que operavam anualmente com 18 navios em cada uma. Em troca recebe grande número de apoios oficiais.

Reorganizada anos depois, com o nome de Companhia Geral do Comércio do Brasil, acabou por ser extinta em 1720. A criação da Companhia do Brasil ficou a dever-se ao grande empenhamento do Padre António Vieira, o qual afirmava: “*navios e mais navios é o que havemos por mister*”.

Em 1672 é alterado o requerimento da Junta do Comércio, cuja função principal continua a ser a de organizar as viagens dos navios portugueses em sistema de comboios marítimos.

Até finais do século XVII, na sequência dos tratados de paz com a Inglaterra, dá-se novo aumento do comércio marítimo entre os dois países com relevo para os tecidos provenientes da Inglaterra e o vinho do Porto no sentido inverso.

Já no século XVIII são fundadas novas companhias armadoras de comércio marítimo. Em 1710 a Companhia do Comércio com Macau, em 1755 a Companhia Geral do Pará e Maranhão (chegou a ter 32 navios) e em 1759 a Companhia de Pernambuco e Paraíba.

Em 1763 é criada a Secretaria do Estado da Marinha e Ultramar. Martinho de Mello, que a ocupou, a partir de 1770, levanta de novo o esplendor da Marinha Mercante, o que durou até 1807 data da fuga de D. João VI para o Brasil, em que grande

parte da frota portuguesa o acompanhou, conduzindo 15.000 pessoas com imensas riquezas (entre elas a nossa Real Academia de Marinha) e tudo isto lá ficou.

Nos anos iniciais do século XIX as invasões francesas criaram grandes perturbações ao comércio marítimo português em especial o relacionado com os portos ingleses.

A maior parte da esquadra portuguesa que seguira para o Brasil acabou por apodrecer nos portos desta então colónia, ou foi arrebatada pela independência, constituindo um golpe mortal no poder marítimo português.

Se bem que só em 1822, com a independência do Brasil, Portugal sofresse grandes alterações na estrutura da sua Marinha de Comércio, foi ainda em Outubro de 1820 que chegou ao país o primeiro navio a vapor com bandeira do Reino, o *Conde de Palmella* construído em Liverpool, por Mottershead & Hayes. Era seu proprietário o armador João Baptista Ângelo da Costa e Companhia. Destinado a fazer serviço apenas no Tejo – entre Lisboa e Santarém – acabou por iniciar-se nas viagens entre Lisboa e Porto em 1821, ano em que fez cinco viagens ao norte regressando depois para actividades no estuário do Tejo.

VII. DO GRANDE COMÉRCIO COM ÁFRICA ATÉ FINAL DO IMPÉRIO COLONIAL (1822-1974)

Decorre neste tempo o grande comércio marítimo com as duas Costas de África, após a independência do Brasil e o emergir do regime liberal, que termina com a revolução de 25 de Abril a qual contribuirá para o encerramento do império colonial português.

Neste período as nações europeias aceleraram a industrialização, a qual teve como consequência uma elevada busca de matérias-primas em todos os continentes do planeta, em especial África.

Neste período desenvolveram-se as grandes companhias de navios das carreiras africanas e Portugal teve nas leis de exclusividade, que impôs sobre as suas colónias, um forte motivo para desenvolver a sua frota comercial, o que nem sempre foi seguido.

Em 1834 com o fim da guerra civil no país volta a haver uma nova recuperação no comércio marítimo. Estabelecem-se ligações regulares entre Lisboa e Porto por via do paquete *Restaurador Lusitano* e em 1835 é criada no Porto a “Empresa Portuense” destinada a esse serviço.

Dois anos depois (1837) o Decreto de 17 de Dezembro regula as formalidades das matrículas dos navios mercantes que devem ser feitas na intendência de Marinha e suas delegações.

A empresa de António Bernardo Ferreira e a Empresa Portuense acabam por fundir-se na “Empresa Portuense de Navegação a Vapor”, já no final da década de quarenta.

Ainda neste ano surgiu a Companhia de Navegação do Tejo e Sado.

Em 1845 é constituída, no Porto, a Companhia da Navegação Andersen, que chegou a ter 30 navios (entre eles 8 vapores). Foi extinta em 1896.

Mas em 1853, na mesma cidade, constituiu-se a Companhia de Navegação Luso-Brasileira, e em Lisboa a Luso-Hamburguesa que estabeleceu carreiras para o Brasil com dois pequenos vapores – o *D. Maria I* e *D. Pedro II* e o *Duque do Porto*. Extinta em 1857.

Em 1858 forma-se a Companhia União Mercantil que obtém do Governo as maiores facilidades para o estabelecimento de uma linha regular entre a Metrópole e as províncias portuguesas do ultramar.

A União Mercantil começou por adquirir 8 pequenos navios já muito usados que o armador inglês W.S. Lindsay empregava em viagens entre a Inglaterra e o Cabo (África do Sul). Pouco tempo durou a sua actividade (7 anos) que culminou com uma estrondosa falência.

Passou o Estado em 1864 a recorrer ao afretamento de navios ingleses para fazerem as ligações marítimas com o Algarve, Açores e Angola, mediante subsídios anuais.

Projecta-se a constituição da Companhia Lusitânia por Joaquim Fernandes & Irmão, proprietários do vapor *Lusitânia*, por Filipe de Mascarenhas (em representação da firma George A. Hancock & Ca), por Francis Ferrarri Júnior, por Carlos Kenz, por Francisco Adolfo Driesel (representando a firma F. A. Driesel & Ca), por Henrique Eduardo Walsh (representando a firma Morrogh Walsh e & Ca), por Augusto Schoniwald e por Constant Burnay.

Em 1863 é promulgado o Acto de Navegação, documento jurídico porque se rege a habilitação legal dos navios portugueses. Com especial relevância para as prescrições que determinavam que os proprietários dos navios deviam ser portugueses ou estrangeiros naturalizados ou companhias estabelecidas e autorizadas em Portugal.

Em 1868 forma-se a Empresa Lusitana que passa a trabalhar com alguns dos navios da extinta União Mercantil e umas outras unidades, num total de 20 navios, pertencentes à firma Bayley & Leetham, de Hull, com a qual o nosso Governo contratara por 167.500\$00 Réis a realização de uma viagem mensal entre Lisboa e portos de Angola, além de outras viagens para os Açores, Madeira, Algarve e Norte da Europa. A Empresa Lusitana foi substituída pela Empresa Nacional em 1881.

Em 1869 foram criados o Comando Geral da Armada e a Direcção Geral da Marinha que definem a primeira grande distinção entre o ramo militar e o ramo mercante na Marinha Portuguesa.

Em 1871 por escritura de 13 de Dezembro, lavrada nas notas do tabelião Luís Maria de Moraes da comarca de Ponta Delgada, é constituída a Empresa Insulana de Navegação, com dois navios: o *Atlântico*, ex *Dane*, de 1.038 toneladas brutas e o *Insulano*, de 877 ton.

No mesmo ano foi fundada a Empresa Lisbonense de Navegação a Vapor. Tem por objectivo a exploração da navegação mercante em todos os seus ramos. Começa com o vapor *D. Luís* (ex *Feira*), penhorado e adquirido pela Empresa Lusitânia para a carreira do Algarve.

Em 1872 são aprovados os estatutos da “Progresso Marítima do Porto”, que viria a ser extinta em 1881. Esta Companhia encomendou em Inglaterra os Paquetes *Júlio Diniz* e *Almeida Garret*. Iniciaram as actividades em 1871 e foram vendidos em 1876.

Ainda nesse ano e no Porto foi fundada a Companhia de Navegação a Vapor Thetis, com os navios *Rio Douro*, *Rio Tejo* e *Rio Lima*. Teve curta duração (até 1897).

Em 1875 cria-se a Empresa de Navegação a Vapor para o Algarve e Guadiana, com sede em Mértola, que inicia o transporte de passageiros e carga entre Lisboa e Algarve

com os vapores *Gomes* (de I a VI). Termina em 1905 com a venda do último dos seus navios à empresa Nacional de Navegação, o *Gomes VI*, que passa a chamar-se *Lobito*.

Em 1880 por escritura pública, funda-se a Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa, com capitais de Bensaúde & C.a, Lima Mayer & C.a, Ernest George e Gomes Neto.

No mesmo ano a Empresa Benchimol entra nas carreiras de Angola (concorrendo com a Empresa Nacional) com os vapores *Alice* de 2.074 toneladas, *Cidade do Porto* de 1.945 toneladas, *Elisa* de 1.470 toneladas e *Africano* de 95 toneladas. Estes navios pela sua idade acabaram por ser transferidos para a carreira do Brasil onde acabaram os seus dias.

Em 1885 aparece a concorrer com a Empresa Nacional de Navegação, nas viagens para Angola, a Empresa Madeirense de Navegação a Vapor. Esta empresa só realizou uma ou duas viagens com o navio a vapor *Madeirense*.

Em 1888 é constituída a Mala Real Portuguesa que inicia a sua actividade com quatro unidades; o *Malange*, o *Loanda*, o *Rei de Portugal* e o *Moçambique*; navios de 3.300 toneladas, 15 milhas de velocidade e excelentes alojamentos. Esta companhia tinha, por contrato, a obrigação de estabelecer, com navios a vapor, a navegação entre a Metrópole e o Ultramar. Em consequência da má administração e da concorrência com a Empresa Nacional, a Companhia abre falência em 1895.

Em 1897 tenta uma última reabilitação sob administração de um conhecedor dos navios: o Capitão da Marinha Mercante Nunes da Silva, mas em vão. Em fins de 1900, após graves desaires, encerrou definitivamente. A Mala Real foi uma das Empresas mais procuradas pelos nossos emigrantes.

Nesse ano é aprovado o novo Código Comercial que determina as condições a que deve subordinar-se um navio para exercer acções de comércio marítimo e obter a protecção da bandeira portuguesa.

O Código Comercial, apesar de bastante desactualizado e dos muitos esforços para o substituir, está ainda em vigor.

Em 1912: A casa Wimmer & C^a funda a Empresa do Serviço Costeiro Lda. Adquire o navio *Audaz* e o novo navio *Lisboa* (ex *Werner Kunstman*, alemão). Estes navios destinavam-se a cabotagem entre portos portugueses, em especial com cimento de Outão para Lisboa.

Em 1916 devido ao conflito mundial, em que Portugal entrou contra a Alemanha, foram requisitados 70 navios alemães e 2 austríacos, então fundeados nos portos portugueses. Para os gerir foi criada a “Comissão Administrativa dos Serviços de Transportes Marítimos do Estado, TME”. Representavam cerca de 240.000 tab.

Destes navios apresados, 42 com cerca de 116.000 tab. foram cedidos à Inglaterra e à França que os utilizaram como transporte de guerra. Terminada a guerra foram devolvidos à Alemanha os navios que escaparam ao conflito e a Inglaterra indemnizou Portugal pelos que se perderam.

Em 1918 a Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa, transformou-se na Companhia Nacional de Navegação e passa a Sociedade Anónima, com 18 navios recebidos da ENN num total de 50.961 toneladas brutas.

Em 1919 cria-se a Sociedade Geral do Comércio, Indústria e Transportes Lda., com larga participação da Companhia União Fabril. A Sociedade Geral iniciou a sua actividade com o navio *Lisboa*, que pertencia à CUF desde 1914, e utiliza-o no transporte de pirites do Pomarão para Lisboa.

Nesse ano é criada a Linha do Brasil pelos Transportes Marítimos do Estado, com os navios *Trás-os-Montes*, *Porto*, *Lourenço Marques*, *Quelimane*, *S. Jorge*, *Sacavém* e *Lima*. Extinguiu-se em 1921.

Em 1920 é criada a Companhia de Carregadores Açoreanos com sede nos Açores com o objectivo de servir os interesses micaelenses de exportação e praticar o serviço de transporte marítimo.

Apesar de só em 1922 ter adquirido os seus três primeiros navios, foi das empresas de navegação portuguesas melhor geridas.

Em 1922 as firmas *Soc. Agrícola de Ganda*, a *Companhia do Amboim* e *Ed. Guedes Lda.*, fundam a Companhia Colonial de Navegação, que comprando dois navios, um inglês (*General Allendy*) e outro alemão (*La Plata*), os baptiza respectivamente de *Ganda* e *Guiné* e inicia de imediato o serviço para Angola.

Ainda nesse ano a Shell Portuguesa foi a primeira empresa a fazer, por mar, o transporte de combustível a granel em Portugal. O primeiro navio foi o *Shell 9*, de 2.000 tdw – (ex *Trigomia*, construído em 1916, podendo dizer-se que foi este o primeiro petroleiro com bandeira portuguesa) – seguido do *Shell 15* em 1925 e do *Shell 17* em 1930.

Navios que a Shell construiu para serem utilizados ao serviço de outros países antes de tomarem a bandeira portuguesa.

Nos anos 20 e 30 a Shell Portuguesa desenvolveu a sua frota de navios tanques, mas sempre para o tráfego local e costeiro.

Em 1927 é constituída, no Funchal, a Companhia de Navegação Madeirense, Ld.^a.

Em 1929 a Companhia União Fabril reorganiza a Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes Ld.^a.

Em 1940 o Instituto Português de Combustíveis (IPC) constituiu-se como o primeiro armador exclusivo de navios tanques petroleiros em Portugal. Este organismo afretou durante a guerra de 39/45 navios petroleiros estrangeiros para abastecerem o país de combustíveis.

Em 1947 foi criada a Sociedade Portuguesa de Navios Tanques que recebeu como primeiros navios os navios suecos ao serviço do IPC, então comprados.

Em 1957 a Empresa Insulana de Navegação incorporou a Companhia de Navegação Carregadores Açoreanos e as antigas empresas de navegação do Funchal.

Em 1972 é feita a fusão da Sociedade Geral com a Companhia Nacional de Navegação, os navios da Sociedade Geral passam a usar as cores da Companhia Nacional de Navegação.

Em Março de 1974 é feita a fusão da Insulana com a Colonial, dando lugar à Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos – CPTM.

É criada, em substituição do Grémio dos Armadores, a Associação dos Armadores da Marinha Mercante.

Em Julho a Marinha Mercante deixa de ser gerida pela Armada e passa a depender de um Ministério Civil.

VIII. DO FIM COLONIAL À TOTAL DEPENDÊNCIA EXTERNA (1974-2013)

Podemos referenciar que o período se inicia no dia 25 Abril de 1974 com a democratização e descolonização do país.

Contudo o transporte marítimo, e consequentemente toda a nossa marinha Mercante, sofreu desde essa data a maior redução da sua história.

Perdeu todos os excelentes paquetes que tinha – numa ideia errada de que estes iriam acabar à escala mundial – e o transporte das mercadorias ficou quase reduzido aos portos europeus.

Esta degradação tem seu ponto agravante na total dependência externa de navios (armadores) transportadores das principais matérias energéticas que o país depende totalmente; o petróleo, o carvão e o gás natural liquefeito.

Um ano depois é extinta a Junta Nacional da Marinha Mercante.

Em 1984 ainda se criaram a PORLINE e a TRANSINSULAR mas no ano seguinte são extintas as grandes companhias CNN e CPTM (a última resultante da fusão da COLONIAL com as INSULANA).

Assim se chegou ao presente estado duma reduzida frota pertença de 12 armadores portugueses que totaliza 37 unidades com apenas 169 mil toneladas de arqueação e pouco mais de 600 tripulantes.

INDÚSTRIA NAVAL

Comunicação apresentada pelo académico
António Balcão Reis, em 7 de Maio

Agradeço a honra que me é dada de falar para esta douta assembleia de académicos e distintos convidados, graças ao amável convite que o Senhor Presidente me fez chegar através do coordenador destas Jornadas, Comandante Ferreira da Silva, a quem porfio em fazer companhia em várias frentes que ambos julgamos meritórias, em que o Mar é o sujeito motivador e o traço de união.

Introdução

Tendo-me sido dado um título geral para discorrer foi-me no entanto concedida grande liberdade na escolha dos temas. Tentarei não esquecer que a minha intervenção se integra no ciclo de conferências *Transporte Marítimo – Marinha de Comércio, Ouro para Portugal* com que em boa hora a Academia de Marinha desafiou as nossas capacidades de concretização.

Falarei então sobre a indústria naval, conceito mais vasto que incluindo a Construção e reparação naval vai muito para além destas duas actividades.

A construção e reparação naval já tiveram abordagens tradicionais aqui na Academia, nas quais me incluí, há relativamente pouco tempo e foram tratadas com manifesta qualidade e profundidade pelo Almirante Eng. Construtor Naval Gonçalves de Brito na Revista de Marinha nos seus números de Nov.-Dez. de 2011 e Jan.-Fev. de 2012.

Farei não repetir o que já está dito.

Construção naval

Construção e reparação naval apresentam características diferentes que convém identificar para entender dificuldades e vantagens de uma e outra actividade serem trabalhadas com sucesso em Portugal.

A construção naval continua a ser essencialmente uma indústria na área da metalomecânica média e pesada, com novos materiais não metálicos a substituir ou complementar a hegemonia metálica, designadamente a fibra de vidro e materiais compósitos.

Exige elevados investimentos, longos prazos de execução, planeamento rigoroso e caracteriza-se por um retorno moderado. Em qualquer obra são fundamentais o controlo de custos e o cumprimento de prazos, mas serão ainda mais importantes se o investimento é pesado, o financiamento é difícil e o dinheiro está caro, exactamente o nosso caso.

Comparem-se estas exigências com as conclusões do *Diagnóstico tecnológico dos estaleiros navais* levado a cabo em 2008 no âmbito da Associação das Indústrias Navais, então Associação das Indústrias Marítimas, interessando pequenos e médios estaleiros: “O maior atraso faz-se sentir não nos processos produtivos em si, mas nas áreas relacionadas com o projecto e engenharia de produção, planeamento e controlo”.

Aderimos e assimilamos rapidamente as novidades tecnológicas mas somos avessos à organização, planeamento e controlo, o nosso calcanhar de Aquiles. Deficiências que se pagam caro.

Não tendo nós a indústria do aço, para aplicação naval, nem do alumínio, poderíamos ver nos novos materiais melhores condições de competitividade, com a indústria química instalada em Sines. Até que ponto podemos dominar as indústrias das fibras?

O estaleiro de construção, transformou-se num centro de recepção e montagem e continua a ser uma indústria de mão-de-obra intensiva, não obstante o maior grau de automação e o desenvolvimento tecnológico dos equipamentos usados. Como teremos ocasião de referir não nos podemos deixar enganar com as reduções dramáticas do número de operários apresentados pelos estaleiros. Uma boa parte da redução do emprego directo é compensada pelo aumento da subcontratação. É com esta realidade que se deve pensar em termos de quantitativos de mão-de-obra empregue. A quebra de emprego que afecta o país, e que é estrutural, justifica o empenho na reindustrialização em que a indústria naval se deverá integrar.

Poderia dizer que cresci na doce ilusão que conceberíamos e construiríamos os nossos navios da ZEE e exportaríamos esse produto, provado e afinado, para África, muito em particular para os países de expressão portuguesa.

África e América do Sul efectivamente compraram, nem sempre os terão pago, muitos desses navios, mas não foi de Portugal que eles saíram.

A história dos nossos patrulhas, costeiros e oceânicos, é das histórias mais tristes da nossa engenharia, melhor diremos da nossa Marinha e país. Não é o momento para essa análise, mas alguém a deveria fazer, com isenção e profundidade, não para julgamentos, que também têm o seu espaço, mas porque muito aí se poderia aprender.

No final do século passado e neste século, em que já vamos na segunda década, a evolução, as alterações e as inovações têm sido tremendas e temos o dever de analisar se a nossa indústria naval poderá aí colher alguma vantagem.

Uma evolução sempre referida será o aumento das dimensões dos navios, em qualquer dos seus tipos, que começou com os super petroleiros, passando aos minerais, OBO e demais sub tipos, avançando pelos porta contentores, numa corrida desenfreada na apresentação de um novo navio sempre com maior capacidade de TEU's, aos navios de cruzeiros, que em curtíssimo tempo ultrapassaram todas as barreiras do imaginável.

Na área da construção dos grandes navios não me parece que tenhamos hipóteses.

Das encomendas militares conhecemos a história.

Os ENVC são notícia diária por más razões e não me peçam para explicar o caso porque há muito desisti de entender. Quando tínhamos marinha de comércio e de pesca construíram muito e bem e também construíram com satisfação para a marinha militar.

Recentemente *Lobo Marinho* para a Madeira, *Atlântida* para os Açores, navios patrulha para a Marinha militar, asfalteiros para a Venezuela; cada construção, um caso, mesmo quando as construções são dignas de encómios nacionais e internacionais.

Condenados? Não necessariamente.

A história dos Estaleiros Navais de Peniche indica-nos um caminho possível, não isento de escolhos e nuvens cinzentas no horizonte.

Nasceram da fusão de um conjunto de várias empresas locais, ganhando uma dimensão mínima necessária, e obtendo a concessão das instalações no Porto de Peniche.

Tem vindo a crescer. Nos últimos anos, 80% a 85% da sua actividade foi dirigida para a exportação. Tem recrutado técnicos e engenheiros, a maioria engenheiros navais, uns com experiência feita e outros recém-formados na nossa Escola de engenharia naval no IST, prontos a integrar o mundo do trabalho, certamente crus em muito aspectos mas sem os defeitos e entorses que a vivência fabril vai criando.

O Estaleiro domina uma larga gama de materiais, jogando com combinações, casco-superestruturas inovadoras, trabalha com a tradicional madeira, essencial nas reparações dos navios de pesca e outros, usa o aço e o alumínio, constrói em fibra de vidro (PRFV) e em compósitos carbono e kevlar.

Soube envolver-se na construção dos protótipos dos equipamentos para a captação da energia das ondas, quer no sistema “*Pelamis*” quer no sistema “*Waveroller*”.

Tem vindo a construir para fora da Europa, concretamente para Angola (10 cercadores de 19 metros, um *ferry boat* para a Secil Marítima Angolana, Doca flutuante de 62 metros e 2.000 toneladas de elevação para Luanda), para Moçambique (2 lanchas de desembarque de 30 e 57 metros), para o Senegal (uma embarcação táxi), para a Nigéria (5 catamarás), para a Argélia (2 embarcações de trabalho – *workboats*).

Reparação naval

O estaleiro de reparação, mudou de figurino, passou a subcontratar a grande maioria dos serviços e no limite aluga infra-estruturas e equipamentos.

Subcontrata mecânica, electricidade e electrónica, e eventualmente também estruturas metálicas e pinturas e reserva para si a tarefa da contratação e coordenação dos trabalhos respondendo perante o armador pelos serviços prestados.

A dimensão e características dos trabalhos é extremamente variável exigindo grande agilidade na contratação e organização dos serviços.

Na sua maioria os trabalhos são de rotina e de pura manutenção, sobressaindo a limpeza e pintura do casco. Quando há necessidade de fazer reparações ou trabalhos de manutenção mais demorados aproveita-se a estadia em estaleiro para efectuar toda uma gama de intervenções aos diversos sistemas de bordo o que exige especiais cuidados no planeamento e orçamentação, que com frequência têm de ser executados em curto espaço de tempo com desconhecimento de algumas variáveis, decorrentes da intervenção de terceiros.

Na reparação, por bem preparada que seja, os imprevistos são uma constante, que o estaleiro fará por gerir a seu favor. A agilidade de actuação, com base numa organização sólida ou num desenrascanço lusitano, e ainda melhor na combinação de organização e desenrascanço, constituem uma importante mais-valia.

Contrariamente ao que acontece na construção a assistência dos fabricantes e fornecedores dos equipamentos e sistemas será uma excepção e como tal para uma boa execução é importante dominar o próprio funcionamento dos equipamentos e sistemas de bordo.

Na área da reparação tivemos a maior doca seca a nível mundial, pensada para os petroleiros de um milhão de toneladas, que afinal não surgiram, mas aí se docaram e repararam os maiores navios construídos. O nome, a qualidade e capacidade da Lisnave Margueira correram mundo. A que foi Setenave, pensada para construção, e hoje é a nova Lisnave, mantem a tradição de uma conceituada reparação naval, mantendo-se como um dos principais reparadores mundiais e sendo líder europeu na reparação naval.

Recentemente apresentou as contas de 2012 com um resultado líquido de 31,2 milhões de euros, tendo reparado 101 navios, todos estrangeiros, de 23 países e 60 clientes.

Tendo deixado de ter navios, nem de comércio, nem de pesca, nem militares, não será no mercado nacional que os nossos estaleiros encontrarão a sua sustentação. O exemplo aí está. A Lisnave esteve ocupada a 100% com armamento estrangeiro.

Os accionistas ao aprovarem o relatório e contas de 2012, aprovaram também a atribuição de um prémio a todos os trabalhadores, variando entre 80% e 150% (vez e meia) do respectivo salário, destinando para o efeito um milhão de euros. Em 1973 a Lisnave Margueira passou os 7.700 trabalhadores, mas neste momento a Lisnave Mitrena soma 438 trabalhadores (298 da Lisnave e 140 da Lisnave Yards). Serão estes os trabalhadores gratificados.

Não recordo que o facto tenha sido motivo de grandes referências. Os nossos meios de comunicação esgotaram o espaço disponível para a indústria naval com as tristezas dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Projecto

O projecto pode ser integrado na instalação fabril do estaleiro de construção, de reparação ou de modernização/transformação ou encarado como actividade autónoma, com gabinetes ou centrais de projecto prestadores de serviços.

Os nossos estaleiros de construção tinham capacidade de projecto adequada às construções que contratavam. Depois, mais recentemente, começaram a adquirir projectos. A qualidade baixou e os problemas cresceram e muito.

A existência no estaleiro da capacidade de projecto traz enormes vantagens ao permitir ao projectista especificar em função da realidade do estaleiro, dos seus equipa-

mentos, das suas competências, das suas especialidades, das facilidades de obtenção no mercado dos necessários materiais, equipamentos e acessórios.

A proximidade do projectista à execução permite com muito maior facilidade sanar imprevistos, colmatar falhas na concepção e dificuldades de execução, facultando uma aprendizagem permanente e uma autentica descoberta de novas soluções, fruto da troca de experiências e saberes entre o projectista e o executante.

A redução dos tempos de espera que se podem obter com o projecto intramuros, é igualmente uma vantagem apreciável, e por melhores e mais sofisticados que sejam os meios de comunicação, e efectivamente atingiram-se níveis inimagináveis, a comunicação directa, a presença física, o conhecimento pessoal são valores insuperáveis.

Temos uma Escola de Engenharia naval prestigiada, que tem vindo a formar dezenas de técnicos com elevado nível de preparação, que são muito favoravelmente acolhidos em instituições estrangeiras conhecidas pelos seus requisitos de exigência.

À partida não deveria haver problema no fornecimento de bons engenheiros navais para os nossos estaleiros. Poderá haver o problema inverso de inexistência de postos de trabalho ou do não recrutamento da engenharia naval para os nossos estaleiros.

Ou poderá haver outro problema mais difícil de superar; o acerto entre as capacidades da Escola e as necessidades da Indústria. É um problema geral, não específico da engenharia naval.

E qual tem sido o seu contributo da Escola para a indústria naval portuguesa?

Muito aquém do que lhe seria exigível face aos enormes montantes colocados à disposição da Escola, especialmente via fundos comunitários conseguidos pelo Centro de Engenharia e Tecnologia Naval do IST.

Há que colocar a Escola ao serviço da indústria portuguesa, o que exige um entendimento e um permanente intercâmbio entre as duas instituições. A Escola tem que ser informada das necessidades da indústria e subordinar o ensino a essas necessidades, com o cuidado de não deixar estiolar, muito menos morrer, o empenhamento na actualização, inovação e investigação

Nos últimos tempos têm saído para o estrangeiro, para países de grande exigência tecnológica, como a Noruega, Suécia, Singapura, vários engenheiros navais e aí tem produzido com brilho e satisfação dos empregadores.

Muitos dos que estão nesta sala já experimentaram como é fácil ser produtivo nos países por onde passaram e é difícil ser produtivo entre nós.

Como inverter o ciclo?

Organização, método e continuidade ou escola.

Terminada a Escola, a integração no mundo do trabalho, será tanto mais eficaz quanto mais ela seja feita num universo organizado, numa escola formativa com normas e regras em que existem modelos e referências.

A Marinha também tinha uma Escola e uma tradição de engenheiros navais. Será que era demasiado corporativa? Desmantelada, os resultados estão à vista. Conversa para outra ocasião.

Indústria auxiliar

A fragilidade da nossa indústria auxiliar naval foi posta à prova com a liberalização do mercado e as deslocalizações e sucumbiu estando reduzida a uma actividade marginal.

A procura nacional nunca teve dimensão que permitisse criar uma indústria auxiliar naval sustentada pelo mercado interno e nunca teve a energia de procurar o mercado externo.

Quando a nossa indústria metalo-mecânica tem sabido resistir à crise, factura mais de 25.000 milhões de euros, com quase 50% para exportação, sendo como tal responsável por cerca de um terço das nossas exportações, fica menos claro por que motivo a indústria auxiliar naval desapareceu, sem se virar para a exportação.

E descobrir o porquê é importante porque, dependendo do tipo de navio, o aprestamento é responsável por um mínimo de 60% do valor da construção.

Quando em Espanha se constrói um navio toda a indústria espanhola entra em actividade e os apoios que sejam dados à construção, devidamente camuflados, ficam em Espanha. Em Portugal sucede algo bem diferente. Como tudo é importado as ajudas reverterão a favor da indústria estrangeira, espanhola, alemã, etc.

Este é um nó górdio que ainda não descobrimos como desatar.

E tudo o que dissemos em relação às vantagens da proximidade física entre os agentes intervenientes, a propósito do projecto, tinha também implícita a indústria auxiliar. Ter o fornecedor a uma hora de comboio ou de carro ou a um dia de avião ou de carro, é um mundo de diferença. Claro que isto é para nós uma desvantagem em termos de exportação.

Subcontratação

Quando eu era jovem, ou seja há muitos anos, os estaleiros, de construção ou de reparação, concentravam a totalidade ou quase dos meios de produção, eram auto suficientes e disso se orgulhavam e apontavam como diferenciação positiva.

Tudo mudou e actualmente os estaleiros são essencialmente empresas de coordenação e montagem e no limite entidades que cedem ou “alugam” infra-estruturas.

Quais as consequências para o mercado português desta alteração de funcionamento?

Os estaleiros passaram a subcontratar numerosos trabalhos que constituíam parte da sua actividade. Houve uma enorme redução do seu “*core business*”, da sua actividade nuclear ou central. Esta a justificação para a brutal redução do número de trabalhadores efectivos dos diferentes estaleiros. Não foi a introdução de novas tecnologias nos estaleiros que produziu essa redução de trabalhadores, como se verificou em outras actividades industriais, embora também tenha tido a sua influência.

Em países com base industrial desenvolvida e estável esta alteração organizacional permitiu uma especialização, elevação tecnológica e aumentos de produtividade.

Os estaleiros abandonaram as suas limitadas produções sectoriais e passaram a encomendar, a subcontratar a organizações especializadas. Só a título de exemplo, recordemos como a fundição e o mobiliário de madeira foram cartões-de-visita dos estaleiros.

Se o país tem uma fraca base industrial os estaleiro não vão encontrar fronteiras dentro organizações fráveis a quem encomendar.

Mas fronteiras são coisas do passado, dirão alguns. A globalização a tudo responde. Há que alargar os horizontes da procura. Sendo verdade, não anula dificuldades, que são diferentes na construção e na reparação.

Como já dissemos a construção caracteriza-se por maiores prazos de execução, com consequentes planeamentos mais alongados no tempo, o que permitirá uma procura mais alargada e selectiva dos fornecedores de equipamentos, acessórios e serviços.

Poderíamos ver aqui uma igualização de oportunidades na concorrência com países com base industrial mais competitiva. Só muito parcialmente, porque se é verdade que os meios de comunicação e transporte vieram facilitar sobremaneira a selecção dos fornecedores e reduzir os custos e demoras de transporte, nem por isso deixa de ser verdade que a proximidade do fornecedor é uma vantagem inestimável.

Um parêntesis; não nos cansamos de referir a língua comum com os países de expressão portuguesa, como uma vantagem no entendimento e lançamento do negócio, mas temos tendência a desvalorizar esse mesmo factor em relação ao relacionamento entre nacionais.

Em igualdade de outros factores, a proximidade do fornecedor e identidade de língua e cultura é uma vantagem significativa. Claro que não será justo comparar um bom fornecedor estrangeiro com um mau fornecedor nacional e tirar daí conclusões, necessariamente falsas ou enviesadas.

Tecnologias de Informação

A indústria naval era caracterizada por uma grande estabilidade de conceitos e procedimentos, como aliás genericamente toda a indústria, à semelhança da estabilidade que perdeu por séculos, nos hábitos e formas de viver. A minha geração ainda viveu, e terá sido a última, formas de estar que se vinham reproduzindo ao longo de gerações e séculos. De repente tudo mudou e a revolução industrial não foi mais que um prólogo. A grande transformação ocorre já na segunda metade do século XX com o nascimento da era informática.

A indústria naval, tradicional e conservadora, resistiu à mudança e será ainda hoje, no seu conjunto das que menos mudou, mas também ela se transformou bebendo na informática algumas das suas mais profundas alterações.

No domínio das Tecnologias de Informação desenvolveram-se em Portugal algumas empresas, que conquistaram o palco internacional fornecendo indústrias de ponta, na área da engenharia espacial, da aeronáutica, da telemetria, da gestão de dados.

Ou seja, não foi na área aparentemente mais dentro das nossas capacidades e possibilidades que nos afirmámos, mas na área de ponta da engenharia naval, do grande *software*, da transmissão e gestão de dados.

No campo naval são de referir a Edisoft e a EID, que se fizeram ao caminho com o apoio da Marinha conseguindo afirmar-se internacionalmente, vindo a fornecer estaleiros e marinhas estrangeiras. No grupo das Tecnologias de Informação seria ainda de considerar a ETI – Empordef, Tecnologias de Informação S.A., nascida na OGMA e especialista na concepção e desenvolvimento de complexos simuladores (operacionais, táticos e de manutenção).

A EID – **Empresa de Investigação e Desenvolvimento de Electrónica, S.A.**, tendo como accionistas a Empordef, a EFACEC e a Rohde & Schwartz, actua na área das comunicações navais, com produtos próprios acumulando uma vasta experiência nas Comunicações integradas em navios de guerra. Domina a concepção, fabricação, teste, instalação e suporte logístico de sistemas de comunicações, com destaque para os sistemas e equipamentos de comunicações navais, gestão de redes de comunicação, bem como sistemas de processamento de mensagens e de controlo de tráfego marítimo.

A EDISOFT – **Empresa de Serviços e de Desenvolvimento de Software S.A.**, disponibiliza os sistemas de comando e controlo, os sistemas de combate para navios militares, os sistemas de informação logística e o sistema integrador dos sistemas da plataforma naval. A Edisoft detém ainda competências especializadas no domínio dos sistemas de teste automáticos, dos sistemas de banco de ensaio de motores, publicações técnicas, dos simuladores navais e dos sistemas de treino baseados em computador.

Integradas na Empordef, *holding* das Industrias de Defesa do Estado, estão neste momento passando por um processo de alienação, já concretizado para a Edisoft, que no passado mês de Março passou a ter a maioria do seu capital, controlado pela francesa Thales, numa operação de saneamento financeiro (operação harmónio – diminuição e aumento de capital).

A Thales já era accionista, a par da Empordef e da NAV, estando o capital equitativamente dividido pelos 3 accionistas. Após o aumento de capital que nem a Empordef nem a NAV acompanharam, a Thales ficou com 65% do capital, mantendo-se as duas empresas públicas portuguesas como parceiros, cada uma com 17,5% do capital.

A Edisoft tem uma interessante carteira de clientes como a ESA – Agência Espacial Europeia, a portuguesa NAV, a Agência Marítima de Segurança Europeia e a NASA.

A operação foi considerada por Rodrigo Adão da Fonseca, presidente executivo da Edisoft, *“um bom exemplo de como é possível alinhar, mesmo em circunstâncias difíceis, interesses difusos, de accionistas, trabalhadores, bancos e fornecedores, que colaboraram e participaram abertamente na solução encontrada, que minimiza o custo para o erário público, salvaguarda os interesses financeiros dos bancos, permite manter a actividade e os compromissos assumidos em contratos com valor estratégico, assegurando os postos de trabalho”*.

A operação revela uma clara confiança na engenharia portuguesa e há a esperança da empresa vir a criar já no curto prazo vários postos de trabalho, sendo certo que no final do processo de reestruturação dos 110 trabalhadores de há dois anos ficarão 51.

A nova Edisoft irá estar sobretudo vocacionada para os mercados de exportação.

Alonguei-me demasiado mas quis recordar como foi possível caminhar por estes espaços de alta tecnologia e como está sendo difícil sustentá-los.

Nichos de mercado – Novos tipos de embarcações

A procura de nichos de mercado é essencial sobretudo quando a capacidade concorrencial é baixa.

Novas indústrias criam novos tipos de navios. Foi assim com as embarcações de apoio às plataformas de prospecção e extracção do petróleo e gás, com diversos sub tipos, com raiz comum no conhecido navio com a ponte bem na proa e um longo convés corrido até à popa.

Está sendo assim com embarcações de montagem e apoio das estações eólicas em mar aberto, junto ou afastadas da costa, em ambientes de diferentes agressividades.

E de um modo geral toda a multitude de embarcações destinadas a apoiar novas actividades no mar. Montagem e manutenção das já referidas torres eólicas, das diversificadas instalações para a captação de energia das ondas e as outras formas de energia renovável com origem no mar, tais como as correntes, diferencial térmico, marés, etc, todas elas requerendo uma flotilha de embarcações de apoio, de desenho mais ou específico para a respectiva função.

A aquicultura, a apanha de algas, também elas requerem diferentes embarcações de apoio.

Poderíamos, conceptualmente, agrupar esta variedade de embarcações sob a designação de embarcações/serviços. Estas embarcações estão para a marinha de comércio e para as indústrias da pesca, das energias renováveis, para as indústrias da prospecção e extracção do petróleo e do gás, como os serviços estão para o sector secundário e tal como aí só conseguirem desenvolver serviços se houver um sector secundário que os necessite.

Se não tivermos aquicultura, nem exploração e extracção do petróleo e do gás, nem actividade turística virada para o mar, não teremos mercado nacional para este sector de embarcações/ serviços.

Também aqui, e mesmo que o mercado interno se dinamize, teremos que procurar a exportação.

As exportações portuguesas estão predominantemente ancoradas nos países da UE com uma grande presença de Espanha. Será fácil exportar estas embarcações para estes países que tradicionalmente suportam as exportações portuguesas? Como sabemos até os produtos tradicionais estão encontrando dificuldades de colocação, consequência de um mercado europeu em quebra, onde para nossas acrescidas dificuldades sobressai a crise do mercado espanhol.

Se nunca exportámos construção naval para a europa, não será certamente agora que o iremos fazer.

Os países africanos de língua portuguesa, Angola em especial, constituem mercados preferenciais para os nossos produtos. Teremos condições para exportar construção naval para África?

O discurso da CPLP excede em muito a realidade, mas independentemente da análise do porquê deste desfasamento, impõe-se seguir o exemplo dos outros industriais que têm, com êxito variável, procurado e penetrado em novos mercados.

Náutica de Recreio

Finalmente as embarcações de recreio, uma área com enorme inovação e introdução de novos materiais, desde a já clássica fibra de vidro a materiais de tecnologia de ponta como as fibras de carbono, em concorrência com as indústrias espacial e aeronáutica.

O Eng. Óscar Mota tem defendido a fileira da indústria das embarcações de recreio e penso que bem.

É conhecido o êxito dos caiaques Nelo, a ponto de ter chegado a mais de 50% a percentagem de embarcações Nelo nas competições olímpicas e campeonatos mundiais da especialidade.

Seria reproduzível esta história de sucesso em outros tipos de embarcações, à vela ou motorizadas?

Temos tradição na vela e alguns campeões olímpicos e mundiais. Menos do que seria desejável e possível mas o suficiente para criar um estatuto de credibilidade. Haveria que identificar as classes susceptíveis de maior êxito. Engenheiros navais e desportistas náuticos em conjunto, com o apoio da escola, IST em concreto, deverão ser capazes de identificar nichos de mercado capazes de proporcionar realização pessoal, quer ao nível de auto estima quer ao nível económico.

Há que colocar os pés em terra, porque já há tentativas feitas. Pode ser referida a tentativa do Eng. Abreu Valente com o estaleiro TMC, Ltd., que construiu veleiros com avançada tecnologia quer de projecto quer de materiais e que se viu obrigado a desistir face à concorrência, especialmente francesa e inglesa.

Qual a viabilidade de um centro de excelência da náutica de recreio em Portugal? Limitado ao projecto ou associado à construção?

Também aqui não devemos jogar no **ou** mas sim no **e**.

A história diz-nos que nem sempre é a via que se apresenta como a mais lógica que na prática se concretiza, mas esta constatação não nos dispensa de tentar encontrar o caminho aparentemente mais promissor.

Uma implantação progressiva, arrancando com um estaleiro de apoio, manutenção e reparação, associado a uma marina, capaz de ir adquirindo e dando formação tendo em vista planos mais ambiciosos de construção, em espaço físico e gestão independentes, mas com raízes de aprendizagem num mesmo polo.

Não houve capacidade para dar continuidade à magnífica mão-de-obra dos mestres que trabalhavam a madeira, herdeiros dos carpinteiros de machado das nossas naus e caravelas.

Reconheçam-se os esforços feitos e a esse propósito recorde uma sessão aqui realizada nesta Academia a propósito de um curso de formação. Mas quantos se mantiveram na arte?

O que faltou? Continuidade, espírito associativo, colaboração. Julgo entrever um espírito novo, mais aberto, mais consciente da necessidade de trabalhar em equipa e disposto a tal.

A criação de um mercado nacional seria muito importante, como rampa de lançamento para a internacionalização.

Para isso é fundamental que a juventude caminhe para o mar, para os desportos náuticos, para prática da vela e da náutica em geral.

Há que ter consciência que a Marinha não tem sido um bom exemplo. Nunca tive uma embarcação, com pena o digo, mas terá sido melhor assim, porque seguramente teria tido, como mínimo, grandes irritações.

A experiência vivida junto de amigos e familiares é frustrante. Cada capitania é um reino e quando a embarcação muda de capitania, sob o arbítrio do Capitão do Porto ou de algum seu subordinado, exige-se repetição de vistorias já efectuadas. Enquanto houver emolumentos muitos problemas continuarão por resolver, aqui como em muitas outras áreas da administração pública. Os emolumentos, e certas figuras similares, são um cancro da organização portuguesa, sem justificação possível, que seria urgente abolir.

Algumas experiências nos Açores são anestesiantes. Um familiar, louco por desportos náuticos, a eles condicionando a sua residência, e vida familiar e profissional, desistiu de ter a sua embarcação, tantos eram os requisitos, ineficiências, indefinições e imprevistos. Numa situação, contra o conselho de amigos e homens de leis, recorreu ao tribunal, após despacho liminar negativo do capitão de porto que não teve a coragem de julgar contra a imbecilidade do seu agente. E lá veio o agente desde o Algarve até às ilhas para se fazer justiça, pago por nós, para ouvir da douta juíza, que o processo estava todo mal feito e finalmente dar razão ao pobre desportista. Compreendo perfeitamente que se tenha desembarçado, vendido, a sua embarcação. Onde procurara lazer e deleite, encontrava dissabores e fadigas.

Antes das conclusões

Chegados a este ponto coloca-se uma dúvida.

A nossa indústria naval tem futuro?

Dei um exemplo na construção de um empresário empreendedor, que estará sofrendo as agruras da crise e conhecemos a história da nossa construção naval nesta III República. Estaleiros fechados e os que resistem em condições deploráveis.

Na reparação repete-se a situação de apagamento com a notabilíssima excepção da Lisnave e também aqui com a única opção possível da exportação, dado o aniquilamento da actividade naval nacional.

Falei na nossa prestigiada Escola de engenharia naval.

Teremos que ser capazes de transformar a riqueza cultural e científica, o saber tecnológico que possuímos, em novos serviços e produtos.

Em recente convite dirigido pelo Eng. Mota a um pequeno grupo de jovens engenheiros navais para em ambiente descontraído, sem ideias pré-concebidas discutirem

caminhos de progresso para a engenharia naval, entre outros contributos, fui particularmente sensível à análise e proposta avançada pelo Eng. Jorge M. G. Antunes, que passo a expor, obtida que foi a desejada autorização.

Temos vindo a formar engenheiros com grande potencial que desesperançados de encontrar no país onde desenvolver as suas capacidades ou mais simplesmente encontrar trabalho e emprego, rumam ao estrangeiro onde estão fazendo brilhantes carreiras. E assim se vai perdendo para o país o retorno do investimento com tanto sacrifício efectuado, colocando à disposição de outros o fruto desse investimento para o qual não contribuiriam.

Devemos conceber, projectar e fabricar sistemas navais de alto valor acrescentado. Quais?

“Equipamentos de alto valor acrescentado que os outros países, ditos avançados na indústria naval ainda não produzem, tais como software de navegação, electrónica de armamento, gestão de navios, cartografia electrónica especializada, sistemas electrónicos para a gestão de energia a bordo, gestão de poluição, comunicações via satélite.”

Não será por esta via que criaremos postos de trabalho que compensem a perda ocorrida nos estaleiros mas é um filão que tem de ser explorado. É uma área nascente com crescimento exponencial e grande capacidade multiplicadora, elevadas remunerações, investimento moderado.

Conclusões

A indústria naval é muito sensível ao ciclo económico, quer na reparação em que os armadores reduzem as intervenções ao mínimo nos períodos de crise, quer na construção, aqui com efeito retardado, seja na travagem seja na retoma.

- Estando o país a atravessar uma grave crise também a indústria naval portuguesa está mergulhada numa fortíssima crise.
- Requer pesados investimentos com baixo retorno. Em termos gerais há maiores margens na reparação naval e as menores durações dos respectivos projectos/intervenções concedem um menor risco à reparação.
- O enorme *deficit* do nosso armamento civil e militar deveria criar uma oportunidade do relançamento da construção. Com a falta de fontes de financiamento e o desvio dos poucos fundos disponíveis para actividades com maior retorno só uma clara vontade política virada para o futuro tornará possível um tal relançamento. Continua a ser uma indústria de mão-de-obra intensiva, sobretudo considerando a mão-de-obra associada ou indirecta.
- Com o elevado desemprego que estamos a viver, a indústria naval, como a indústria em geral, constituem a melhor via no combate a esse flagelo. O mercado nacional não tem dimensão que possa sustentar por si uma verdadeira indústria naval.

- A indústria naval terá que se apoiar na exportação, em cooperação com interesses locais dos países importadores, nas suas várias formas; concepção, construção, reparação, tecnologias de informação, indústria auxiliar.
Sem descurar a CPLP e os PALOPS em particular, é indispensável procurar novos mercados.
- São positivos os sinais de colaboração e trabalho em rede entre as camadas mais jovens, em contraste com o tradicional individualismo nacional. Não é visível o mesmo grau de entendimento e colaboração entre a Escola/IST e a indústria.
- As novas tecnologias de comunicação e o espírito mais aberto e internacional das novas gerações devem permitir o trabalho em rede, a constituição de base de dados e a troca de informação criando as condições para responder em tempo e com qualidade às consultas nacionais e internacionais colocadas no mercado.

E termino com um poema de João Zorro, poeta do reino de Afonso III, *Velida* ordenação empresarial de belo sabor marinho.

Em Lisboa, sobre o mar
Barcas novas mandei lavrar
Ai minha senhor velida!

Barcas novas mandei lavrar.
E no mar as mandei deitar.
Ai minha senhor velida!

Barcas novas mandei fazer
E no mar as mandei meter
Ai minha senhor velida!

O NAVIO: GOVERNO E MANOBRA

Comunicação apresentada pelo capitão da Marinha
Mercante Fernando Ferreira Esteves, em 14 de Maio

1. Introdução

Nesta apresentação vou aproveitar a minha experiência nos navios da chamada classe “N” da Soponata para abordar o tema do governo e manobra de grandes navios. Vou-me referir apenas à navegação em alto mar, águas costeiras e restritas, deixando de fora as manobras em porto.

Fui Comandante dos três navios: embarquei no *Neiva* entre Abril de 1980 e Maio de 1982 (415 dias de embarque), no *Nogueira* entre Dezembro de 1984 e Agosto de 1985 (192 dias de embarque) e no *Nisa* entre Outubro de 1985 e Dezembro de 1988 (650 dias de embarque), num total de 1.257 dias de embarque nos três navios.

Eis um pouco da história desses navios.

A SOPONATA, Sociedade Portuguesa de Navios Tanques, encomendou em 1973 ao estaleiro sueco Eriksbergs a construção do navio tanque *Neiva*. O casco foi construído nos estaleiros da Setenave e rebocado para Gotemburgo, onde o navio foi acabado.

A entrega do *Neiva* foi em Novembro de 1976. Esteve ao serviço da Soponata até 16 de Julho de 1984, tendo então mudado o nome para *BT Investor*. Teve ainda os seguintes nomes: *Abu Rasha* (1989), *ABT Rasha* (1990) e *Skyros* (1992).

Em Março de 1979, o *Neiva* teve um incêndio na Casa da Máquina, quando se encontrava em operações comerciais em Antifer. Em 1981, teve um problema na caldeira que o imobilizou em Bahrain cerca de ano e meio.

Depois de vendido, em 1984 foi atingido por um míssil iraquiano quando se dirigia a um porto do Irão. Mais tarde encalhou no porto de Juaymah (Ras Tannura, Arábia Saudita) e esteve ainda envolvido numa colisão à entrada do porto de Ain Sukhna (Egipto). Após este incidente, foi vendido para sucata, tendo chegado a Chittagong em Abril de 2002.

O *Nogueira* também foi encomendado em 1973 e totalmente construído em Setúbal na Setenave. Foi entregue em Agosto de 1979. Foi vendido em Janeiro de 1986, passando a chamar-se *BT Banker*. Posteriormente chamou-se *Berge Banker*, *Folk Sun* e, em 2004 passou a ser uma FSO (*Float Storage and Offloading*) no Gabão, passando a chamar-se *Fernan Vaz*.

O *Nisa*, último navio da Classe “N”, foi em 1973 encomendado por um armador estrangeiro (Thyssen) mas o contrato passou para a Soponata em 1977. O navio foi entregue em Novembro de 1983 mas só fez a viagem inaugural em Dezembro de 1985.

O *Nisa* foi vendido em Dezembro de 1988 e entregue em Fevereiro de 1989, passando a chamar-se *Berge Nisa*. Em 2003 mudou de nome para *Folk Sea* e em 2005 para *BW Nisa*, tendo ido para o Brasil também como FSO.

2. Características dos Navios “N”

O navio *Neiva* a vapor tinha de arqueação bruta 163.155 toneladas e de arqueação líquida 135.494 toneladas, porte bruto 323.114 toneladas, comprimento de fora a fora 346,24 metros, boca 57,36 metros, pontal 28,50 metros e calado 22,35 metros. Na máquina, 2 turbinas a vapor GE com 35.506 shp, 1 hélice e velocidade de 15,7 nós. Tinha 46 tripulantes.

O navio *Nogueira* a vapor tinha de arqueação bruta 163.379 toneladas e de arqueação líquida 135.121 toneladas, porte bruto 323.097 toneladas, comprimento de fora a fora 346,21 metros, boca 57,36 metros, pontal 28,50 metros e calado 22,35 metros. Na máquina, 2 turbinas a vapor GE com 35.506 shp, 1 hélice e velocidade de 15,5 nós. Tinha 43 tripulantes.

O navio *Nisa* a vapor tinha de arqueação bruta 163.155 toneladas e de arqueação líquida 134.654 toneladas, porte bruto 323.100 toneladas, comprimento de fora a fora 346,26 metros, boca 57,36 metros, pontal 28,50 metros e calado 22,35 metros. Na máquina, 2 turbinas a vapor GE com 35.506 shp, 1 hélice e velocidade de 14 nós. Tinha 43 tripulantes.

3. As Manobras e o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM)

Os navios de grande porte requerem em geral mais tempo e mais espaço para efectuarem manobras. As manobras para evitar abalroamentos não são excepção, por isso quando se decide que tem se de manobrar, a manobra deve iniciar-se quanto antes. Assim, o conhecimento e compreensão do RIEAM torna-se ainda mais importante para o Comandante de um navio de grande porte. Começemos pela velocidade de segurança.

3.1. Velocidade de segurança

Segundo o RIEAM: “*todo o navio deve manter sempre uma velocidade de segurança que lhe permita tomar as medidas apropriadas e eficazes para evitar um abalroamento e para parar numa distância adequada às circunstâncias e condições existentes.*”

O conceito de velocidade de segurança aplica-se com quaisquer condições de visibilidade e em qualquer altura da viagem, ou seja, o navio deve manter uma velocidade segura de acordo com as condições de visibilidade que estiverem no momento, quer esteja a navegar em alto mar ou a chegar ou sair de um porto.

Para além da visibilidade, a velocidade de segurança depende de outros factores, o que obriga a que se tenham de avaliar continuamente as circunstâncias e as condições em que o navio está a navegar, de forma a alterar a velocidade, caso seja necessário.

Os factores que influenciam a velocidade de segurança são:

- Visibilidade;
- Densidade do tráfego marítimo;
- Capacidade de manobra de navio (distância de paragem e qualidades de giração de acordo com as condições);
- Condições de tempo e mar;
- Perigos para a navegação;
- Calado do navio.

A visibilidade é o primeiro factor a estar relacionado com a velocidade de segurança de qualquer navio e especialmente num navio de grande porte. Assim, caso a visibilidade seja afectada, deve-se imediatamente reduzir a velocidade do navio para evitar um abalroamento podendo, em caso extremo, haver a necessidade de ter de o parar. Num navio de grande porte há que contar não só com o tempo que leva a que a redução de velocidade seja efectiva como também com o espaço necessário para o parar.

A velocidade de segurança é muito importante na chegada a porto dos navios a que nos estamos a referir neste trabalho.

Não se consegue atribuir um valor para a velocidade de segurança. Se observarmos dois navios a entrar a barra de um porto muito dificilmente irão à mesma velocidade, pois terão forçosamente velocidades de segurança diferentes. Também não se consegue olhar para um navio e atribuir-lhe uma velocidade de segurança. Há regras práticas mas melhor do que ninguém o Comandante saberá qual deverá ser a velocidade de segurança para o seu navio e para as condições do momento.

3.2. Risco de abalroamento e manobras para o evitar

Esta Regra do RIEAM diz que a determinação da existência de risco de abalroamento deve ser feita atempadamente e através de todos os meios disponíveis a bordo. Entre estes meios, está incluído o radar.

O radar vai permitir, utilizando escalas de maior alcance, avaliar tão cedo quanto possível, se existe o risco de abalroamento, permitindo assim, que o navio que tenha de manobrar o faça a uma distância considerável, não deixando a manobra para muito tarde.

Com boa visibilidade, a verificação de que há risco de abalroamento deve ser confirmada por azimutes visuais.

O RIEAM não refere qualquer valor mas a prática considera apropriado que se manobre a uma distância entre 3 a 5 milhas, devendo os navios entre as 5 e as 8 milhas definir quem tem prioridade ou se ambos têm de manobrar. Às 3 milhas a manobra já deverá estar concluída.

Para um navio de grande porte, no caso de ser o navio sem prioridade, deve haver uma margem de manobra maior, que o comandante deverá definir – possivelmente às 5 ou 6 milhas a manobra já deverá estar feita.

As manobras para evitar abalroamentos, além de deverem ser feitas com antecedência, devem ser claras, isto é, não deixar dúvidas ao navio que tem prioridade. Aplicando esta regra ao navio de grande porte que não tem prioridade, quer dizer que a alteração de rumo deve ser franca para que o outro navio se aperceba da manobra que foi feita e não fique com dúvidas.

Este conceito é ainda mais importante quando se navega com má visibilidade, pois o navegador só tem disponível a informação dada pelo radar, pelo que convém que a manobra seja franca para ser detectada no radar do navio que tem prioridade (hoje o AIS é um auxiliar importante, pois quando o navio começa a alterar a proa essa informação chega ao outro navio antes de a manobrar ser notada no radar).

O facto do navio de grande porte manobrar cedo permite-lhe fazer uma alteração de rumo lenta e contínua sem que o navio descortine, o que o obrigaria a meter muito leme para o bordo contrário para parar a guinada.

As manobras executadas para evitar o abalroamento com outro navio devem ser feitas de modo a que os navios passem a uma distância segura. Por norma, o navio de grande porte tentará nunca passar a menos de 1 milha do outro navio (em caso de bom tempo).

O Regulamento prevê a redução de velocidade para resolver uma situação de abalroamento mas num navio de grande porte essa solução não traz resultados imediatos devido à inércia do navio.

3.3. Navio condicionado pelo calado

O Regulamento define: “*um navio condicionado pelo seu calado como o navio que, devido a relação calado-profundidade-largura de água disponível, tem severamente limitada a sua capacidade de alterar o rumo a que navega.*”

O navio que tiver pouca água debaixo da quilha mas que tenha espaço para guinar para ambos os bordos não pode ser considerado navio condicionado pelo calado. Só o será se não puder alterar o rumo, principalmente para estibordo.

Exemplificando, um navio de grande porte que navegue no Mar do Norte numa “*DW Route*”, não poderá invocar o estatuto de navio condicionado pelo calado.

4. Dados Tácticos do Navio

Os dados tácticos de um navio são retirados das curvas evolutivas, tabelas de paragem (extinção natural de velocidade e “*crash-stop*”) e tabelas de rotações.

4.1. Curvas evolutivas

Chama-se curva evolutiva à trajectória curvilínea que um navio descreve durante a manobra de mudança de rumo quando faz uma rotação de 360°.

As curvas evolutivas são calculadas durante as provas de mar do navio, antes da sua entrega ao Armador e devem estar expostas na Ponte para consulta não só pelos Oficiais do navio como também pelos Pilotos dos portos.

As curvas evolutivas são referidas a diferentes situações do navio (carregado ou em lastro), para diferentes velocidades (MDAV até TFAV) e para diferentes ângulos de leme, cobrindo assim todas as possibilidades.

Os valores encontrados durante as provas de mar são registados em tabelas e gráficos que permitem uma rápida consulta.

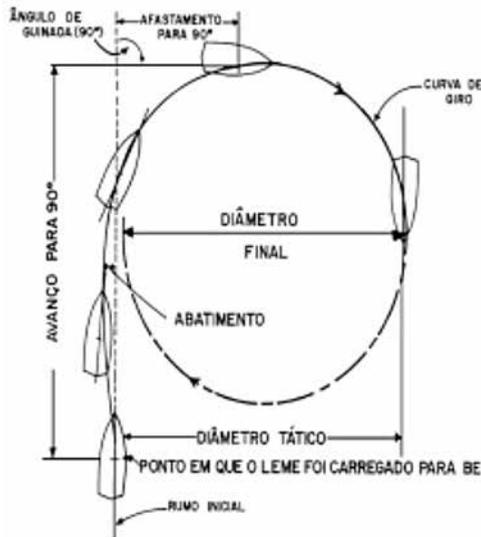


Figura 1 - Curva evolutiva

As curvas evolutivas permitem ao navegador antecipar o espaço necessário para o navio dar uma volta em redondo (diâmetro táctico). Contudo, há que ter em mente que o vento, as correntes e as águas pouco profundas geram forças que actuando sobre o navio, alteram as curvas evolutivas. Por exemplo, em águas pouco profundas, o raio de giração aumenta, necessitando o navio de mais espaço para rodar.

No planeamento da navegação em águas costeiras e em águas restrictas, quando se tem de fazer uma grande alteração de rumo, as curvas evolutivas são essenciais para o cálculo do ponto de guinada. Este é o ponto onde se deve carregar o leme para que, navegando a uma determinada velocidade e guinando com um certo ângulo de leme, se possa efectuar com segurança a mudança de rumo desejada.

Recorrendo à curva evolutiva para a velocidade e ângulo de leme previstos, retiram-se o avanço e o afastamento relativos à guinada necessária para atingir o novo rumo.

Numa grande alteração de rumo, as curvas evolutivas são essenciais para o cálculo do ponto de guinada (WO).

Na carta, traçam-se os dois rumos – no exemplo, uma guinada de 50° no ponto A.



Figura 2 - Aplicação do afastamento

De seguida, traça-se uma paralela ao rumo inicial a uma distância igual ao afastamento que vai definir sobre o novo rumo o ponto final da guinada (ponto B).

Partindo do ponto B, sobre a paralela marca-se o afastamento, achando-se assim o ponto C. Deste ponto traça-se uma perpendicular ao rumo inicial, encontrando-se assim o ponto D, que constitui o ponto de guinada (WO).



Figura 3 - Aplicação do avanço, ponto de guinada

Quando o navio, no rumo inicial, chega ao ponto de guinada (ponto D), mete leme de acordo com o previsto e o navio roda continuamente devendo, no final da manobra, estar em cima no novo rumo (ponto B).

No navio de grande porte é essencial que nas grandes alterações de rumo em águas costeiras ou restritas se proceda como foi descrito, para que a manobra seja feita em segurança.

4.2. Tabela de Extinção Natural da Velocidade

Também durante as provas de mar é calculada a tabela de extinção natural da velocidade do navio, para várias velocidades.

O navio navega a um determinado regime de máquina e pára a máquina. O leme é mantido a meio e, devido à inércia, o navio continua a andar para vante durante algum

tempo até parar em relação à água. É feito um gráfico que mostra a distância, a trajetória e o tempo que o navio navegou desde que parou a máquina até estar parado em relação à água.

Esta tabela é extraordinariamente importante para se ter uma ideia do espaço necessário para se parar o navio. É claro que teremos sempre o recurso à máquina a ré para reduzir esse espaço mas é um dado importante para a manobra do navio.

4.3. “Crash Stop”

Outro teste que se faz durante as provas de mar é o “Crash Stop”. O navio navega a toda a força a vante e, com o leme a meio, a máquina é invertida para toda a força a ré. São registados a distância, o tempo e a trajetória que o navio leva até parar.

O gráfico construído a partir desta prova é útil para nos ajudar a antecipar o espaço necessário para parar o navio numa situação de emergência.

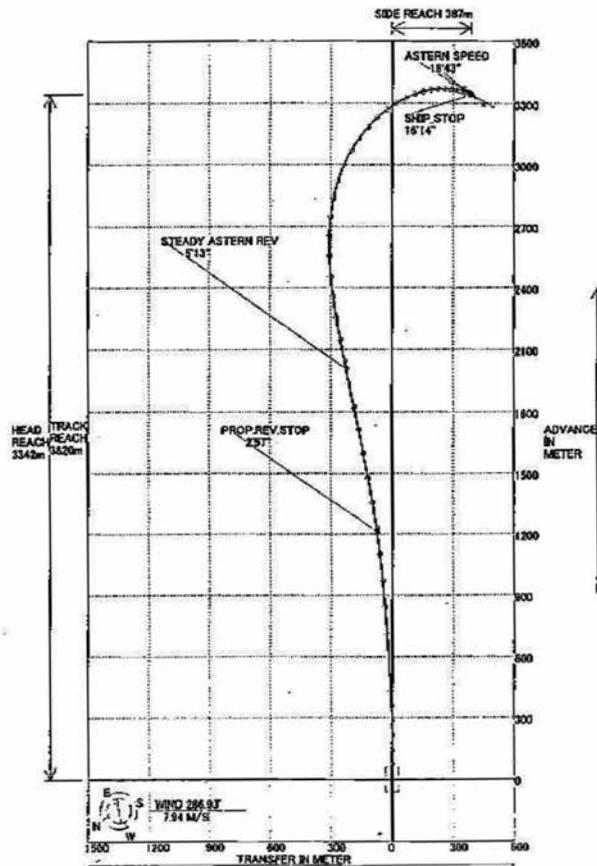


Figura 4 - Crash stop

4.4. Tabela de Rotações

A tabela de rotações dá-nos a relação entre as rotações da máquina e a velocidade do navio, referida normalmente para os regimes de manobra (MD, D, MF e TF AV e AR).

Esta tabela permite-nos antecipar a velocidade do navio para a ordem dada à máquina. Como se compreende, teremos também que entrar em linha de conta com o vento, as correntes e os fundos baixos, que influenciam os valores dados pela tabela de rotações.

5. Navegação em Alto Mar

A navegação em alto mar com bom tempo e boa visibilidade não traz grandes preocupações ao Comandante de um navio de grande porte, excepto garantir que os Oficiais Chefes de Quarto (OOW – “*Officer On Watch*”) mantenham a distância segura quando alcançam ou quando passam por um navio em rumo oposto. Esta informação consta das “*Master Standing Orders*” que o OOW recebe quando embarca no navio (estas ordens estão afixadas na Ponte).

Os mesmos cuidados se devem ter em situações de rumos cruzados no caso de ser o navio de grande porte o navio que não tem prioridade. Como anteriormente referido, logo que o navio que não tem prioridade conclui que há risco de colisão, deve iniciar a manobra o mais cedo possível e de uma forma franca, para deixar a situação clara e sem dúvidas para o navio que tem prioridade.

A manobra deve ser feita com pouco leme e tendo em atenção a velocidade de rotação (ROT – “*Rate of Turn*”), para não deixar o navio descortinar, o que obrigaria a ter de compensar com um grande ângulo de leme para o bordo contrário. A solução é manter o ROT entre 5 até ao máximo de 10 graus por minutos, isto é, uma velocidade de giração que seja fácil de parar.

Numa situação de má visibilidade, tudo o que foi dito anteriormente se aplica mas, de acordo com o estipulado pelo RIEAM, a velocidade deverá ser reduzida em função da visibilidade (normalmente e apenas como orientação, recomenda-se uma velocidade que permita parar o navio em metade da distância da visibilidade que estiver no momento).

Uma vez que se reduziu a velocidade, não nos podemos esquecer que o navio vai ter uma reacção mais lenta à ordem de leme que for dada.

Navegando debaixo de mau tempo e caso seja necessário reduzir a velocidade, aplicam-se os mesmos cuidados da redução de visibilidade. Também em ambos os casos e de acordo com as “*Master Standing Orders*”, a distância de passagem de outros navios deverá ser aumentada (se era 1 milha com tempo bom, passa a 1,5 ou 2 milhas).

6. Navegação em Águas Confinadas

Quando se fala na manobra de um navio, somos por vezes levados a dizer que os navios têm ideias próprias. O que acontece na realidade é que num dado momento um

navio é afectado simultaneamente por diversas forças (vento, corrente, fundos baixos, etc.) e a resultante dessas forças pode não ser aquela que foi antecipada e daí a surpresa de o navio estar a reagir de forma diferente.

É exactamente quando se navega em águas confinadas que a relação entre as características do navio e as condições físicas envolventes exige maiores cuidados por parte do Comandante quando faz o planeamento de viagem.

Por outro lado, quando estes navios chegam a porto é normalmente estabelecido logo à entrada o trem de reboques que vai assistir à manobra e que levam estes navios até ao cais (referimo-nos aos portos tradicionais para navios de grande porte, como por exemplo, Antifer, Roterdão ou Sines).

Na maior parte dos portos em que estes navios amarram a bóias, aí a manobra é feita sem o auxílio de reboques.



Figura 5 - Navio com trem de reboques passado

Quando o navio se aproxima do porto, o grande desafio consiste na sua desaceleração, ou seja, a diminuição gradual da velocidade. Normalmente o Comandante escolhe um ponto (por exemplo, a posição de embarque de piloto) onde deve chegar com a velocidade no mínimo, velocidade mínima essa que lhe garanta o governo mas que também lhe permita parar o navio facilmente, se for necessário. O Comandante começa a reduzir a velocidade entre 14 a 16 milhas antes desse ponto, dependendo das circunstâncias.

Para redução da velocidade também se pode utilizar o leme, carregando-o sucessivamente a um bordo e a outro, enquanto o navio tem seguimento.

Há diversos factores a ter em conta nesta aproximação e que são os mesmos que estão relacionados com a velocidade de segurança.

A partir de uma determinada velocidade, o navio deixa de governar, o que obriga a pequenos toques de máquina para que o navio volte a governar. Por vezes, a seguir ter-se-á de dar um toque com a máquina a ré para que o navio não ganhe velocidade (eventualmente acompanhado por leme todo a um bordo para que o navio não descortine).

O facto de o navio estar carregado ou em lastro tem também muita importância no seu comportamento. Se o navio estiver em lastro, com uma grande área vélica, terá de se ter em atenção o abatimento do navio em condições de vento forte transversal, sendo cada vez mais difícil governar o navio à medida que a velocidade se vai reduzindo, o que vai obrigar ao recurso da máquina para vencer o vento.

Se o navio estiver carregado (calado na ordem dos 20 ou 22 metros), será o efeito da corrente a prevalecer sobre o efeito do vento, pelo que o Comandante deve recolher o máximo de informação sobre as correntes que afectam a área para poder antecipar a correcção que terá de fazer para o abatimento do navio.

Na aproximação a águas restritas há outro factor a ter em conta que é o “*squat*”.

Quando o navio está parado e começa a navegar, dá-se uma alteração no seu calado e caimento. Assim, para além de aumentar o calado tanto a vante como a ré, o navio tem tendência a abicar. Se depois entrar numa zona de águas restrictas, vai sofrer nova alteração provocada pelo fundo baixo e pela corrente de água gerada pelo movimento do navio e que vai passar entre a quilha do navio e o fundo do mar, provocando uma interacção que ainda aproxima mais o navio do fundo mar.

Este efeito da aproximação da quilha ao fundo do mar tem o nome de “*squat*” e a altura da água abaixo da quilha tem o nome de “*under keel clearance*” ou UKC.

O efeito do “*squat*” varia com a velocidade do navio (quanto maior for a velocidade do navio, mais ele se aproxima do fundo do mar). Antes de entrar na zona de águas confinadas, determina-se qual a UKC desejada e regula-se a velocidade do navio de modo a que esse valor não seja ultrapassado (normalmente os portos informam qual o valor de UKC obrigatório ou recomendado).

Exemplificando, um navio que navegue no Mar do Norte para assegurar uma altura de água adequada ao passar no Estreito de Dover, deverá consultar a publicação *Mariners Handbook* para tirar os valores de UKC recomendados para as diferentes etapas da passagem, tendo em conta a incerteza dos fundos marcados nas cartas e dos níveis das marés e para o efeito da vaga e/ou ondulação provocadas por tempestades locais ou distantes.

Se o porto de destino for Roterdão, os navios com calados na ordem dos 20,7 a 22,6 metros devem consultar a publicação *Deep Draught Planning Guide – Greenwich Buoy to Europort*, onde é descrita uma rota apropriada onde estes navios podem navegar com praticamente todas as condições de ondulação, maré e estado do mar.



Figura 6 - Aproximação a Roterdão (pormenor da carta do Almirantado nº 5500)

Em condições extremas de balanço do navio provocadas por forte ondulação e estado do mar na área de aproximação a Roterdão, o navio não poderá entrar e terá de prosseguir para o fundeadouro DW1, aguardando pela melhoria das condições de tempo.

Quando se preveem estas condições extremas, os navios são avisados através de mensagem difundida pelo sistema “Navtex”.

Ainda outro exemplo, navios de 22 metros de calado devem ter uma UKC mínima de 9,5 metros quando navegam entre as bóias Vergoyer N e ZC2 durante tempestades de sudoeste.



Figura 7 - Estreito de Dover (pormenor da carta do Almirantado nº 5500)

7. Conclusão

Neste pequeno trabalho procurei, de uma forma resumida, transmitir a experiência vivida a bordo dos navios da Classe “N” da Soponata.

A primeira preocupação quando se elaborava o planeamento de viagem era sem dúvida o calado do navio, mantendo o navio sempre que possível em fundos superiores a 30 metros. Durante a Guerra do Golfo (Irão/Kuwait), o *Nisa* (tal como outros navios da mesma tonelagem) na viagem carregado de saída do Golfo tinha de entrar em águas do Irão em busca de águas mais profundas.

O facto de procurar águas mais profundas afastava também estes navios de algumas linhas de navegação congestionadas.

Em termos de manobra e como atrás referido, quando havia necessidade de alterar a proa, sem ser em manobra de emergência, havia o cuidado de não deixar que a guinada ganhasse velocidade. Os timoneiros eram industriados para meter até dez graus de leme e, logo que o navio respondesse, reduzir para cinco graus ou mesmo pôr o leme a meio, mantendo assim sempre a guinada controlada, de forma a que bastava depois também um pequeno ângulo de leme para parar a guinada.

Outra preocupação era não deixar passar muito perto os outros navios, principalmente com mau tempo ou má visibilidade. Também manobrar com antecedência para deixar clara a manobra.

Os navios “N” tinham um bom governo com todas as condições de tempo e mar.

Devido ao seu comprimento, cavalgavam sempre duas ondas, o que era bom em termos de esforços estruturais do navio. Como tinham a proa em forma de “U”, não cortavam o mar mas afastavam-no: quando as vagas embatiam na proa, o mar era projectado lateralmente.

Tal como o ditado que diz “quanto maior for a nau, maior a tormenta”, em lastro com mar lateral davam muito balanço. Carregados praticamente não se mexiam e, como todos os petroleiros, tinham um balanço lento.

Eram navios imponentes que fizeram parte dum momento alto da vida da Soponata, embora por motivos diferentes a Companhia os tenha vendido um pouco precocemente, em parte devido à falta de fretes a nível mundial e porque os três a transportar ramas para Portugal era demasiado. Como exemplos disso, o facto de o *Nogueira* ter estado imobilizado em “*lay-up*” em Lisboa e depois Setúbal e de o *Nisa* ter estado quase dois anos em Setúbal após a entrega.

Particularmente, gostei de andar nos três navios, talvez mais do *Neiva* do que nos outros, embora tenha sido nele que apanhei alguns sustos numa altura em que a caldeira furava e o navio ficava desgovernado.

Mas eram três grandes navios, sem dúvida.

OS PILOTOS DA BARRA FACE AO “GIGANTISMO”

Comunicação apresentada pelo capitão da Marinha
Mercante João Francisco Carvalho, em 14 de Maio

Índice

- I – A evolução da dimensão dos navios (breve abordagem)
- II – *UNDERKEEL CLEARANCE* – O efeito das condições do mar na sua variação, especiais cuidados a ter presentes
- III – Conceito de Superfície Vélica (ou área vélica)
- IV – Embarque e desembarque do Piloto em Navios de Grandes Dimensões
- V – A necessidade de formação dos Pilotos face ao “Gigantismo”
- VI – A Pilotagem no Porto de Sines

I – A evolução da dimensão dos navios (breve abordagem)

A evolução da dimensão dos navios de comércio está directamente relacionada com o conceito do custo tonelada/milha, no caso da carga, e com o conceito passageiro/milha no caso do transporte de passageiros.

Da mesma forma, e por motivos beligerantes, as dimensões dos navios da marinha de guerra aumentaram em consequência da autonomia e do poder bélico a instalar (caso dos grandes “couraçados”) e de necessidades logísticas de transporte de meios materiais e humanos (caso dos porta-aviões), para além de outras necessidades ligadas à estratégia militar que, obviamente, os meus conhecimentos não abarcam.

Claro que isto só foi possível devido aos grandes avanços da humanidade, em termos tecnológicos. O Povo diz que “a necessidade aguça o engenheiro”...e é bem verdade.

O aumento acentuado das dimensões dos navios de comércio (carga) começou pelos transportadores de matéria prima a granel, muito especialmente no segmento das cargas líquidas (energia, com fontes localizadas muito especialmente no Oriente Médio) e menos nas cargas sólidas, pela diversificação da localização, ao tempo, das fontes exportadoras.

Após a Guerra dos Seis Dias e o consequente fecho do Canal do Suez, os navios (relativamente pequenos devido ao calado máximo admitido, na altura) que por lá tinham acesso ao Mar Mediterrâneo viram-se forçados a seguir a Rota do Cabo, o que praticamente triplicava o tempo de viagem, desde as fontes de produção (extração) aos portos de destino da Europa industrializada, aumentando incomensuravelmente o custo do transporte o que, obviamente, acrescentava valor ao produto transportado o qual,

necessariamente, se reflectia no preço do produto final, inflacionando-o. O canal manteve-se fechado até 1975.

A reacção do transportador, dentro do conceito do custo tonelada/milha, foi a de construção de navios de muito maior capacidade, tentando compensar a problemática da distância a percorrer com maior capacidade de carga das unidades transportadoras. Muito embora o preço de construção, os consumos primários (combustíveis, lubrificantes, etc.) e as manutenções fossem bastante mais dispendiosas, a tonelada de carga transportada conseguia chegar ao destino (Europa) a um preço bastante mais acessível, ajudando a diminuir, também substancialmente, o valor do produto acabado e o custo do seu transporte ao destinatário final.

Posto isto, na década de setenta assistiu-se à construção e entrada em actividade dos maiores navios que a humanidade conheceu. Ultrapassaram as 550.000tons *deadweight* e aproximaram-se dos 500 metros de comprimento, com bocas de cerca de 70 metros e calados da ordem dos 25 metros (a maior parte destes grandes navios acabou como “*storage vessel*” nas fontes de produção, por problemas de gestão estrutural, no que dizia respeito a custos de manutenção e operação, mas também de índole ecológica, e não tenho notícia de que algum se mantenha a navegar com mais de 350.000 *DWT*). Foi necessária uma grande revolução na indústria de construção naval, tanto a nível de arquitectura e engenharia como a nível de instalações (estaleiros de construção e reparação).

Perante este desenvolvimento da frota de transporte, caiu sobre os portos uma “tempestade”, confrontados que estavam com o problema das acessibilidades marítimas. Era preciso redimensionar ou reformular as estruturas portuárias, de molde a comportar a recepção destes gigantes dos mares. Muito raros eram (e são) os portos, tanto de origem como de destino, que tinham fundos compatíveis, ou que pudessem ser compatibilizados, com aquela gama de calados. Para resolver esse problema foram estudadas e implementadas novas tecnologias de carga e descarga. A esmagadora maioria resolveu o problema com a instalação de monobóias e respectiva ligação a terra (*pipeline*) e outros (raros) com criação de estruturas de acostagem em terrenos que foram conquistados ao mar até atingirem sonda útil que comportasse o calado. Nestes últimos, foi absolutamente necessário adaptar e adoptar meios adicionais de manobra (rebocadores, lanchas de amarração, etc.) e as estruturas de amarração (cabeços de amarração, defensas, etc) de molde a garantirem a segurança, a eficiência e a eficácia das manobras e, após isso, o estacionamento também em segurança, parâmetros que trataremos mais à frente, fazendo jus ao tema da apresentação.

Do mesmo modo, e muito mais recentemente, assistimos ao “crescimento”, tanto em número como em tamanho, dos navios de carga contentorizada, que vieram substituir, em muito larga escala, os navios de carga geral, uma vez que quase tudo pode ser transportado em contentores. Aliás, muitos deles ainda navegam, adaptados que foram a esta modalidade crescente e, até ver, irreversível, de transporte de carga, cuja unidade “*TEU*” se tornou fundamental para o transporte inter e multimodal.

Com a globalização dos mercados e conseqüente deslocalização das fontes de produção para o Extremo Oriente, repetiu-se o problema da distância que, da mesma forma,

se tem resolvido com o aumento da capacidade dos navios, na persecução do objectivo da diminuição do custo, neste caso do contentor/milha. E, mais uma vez, aparece o problema da adaptação das estruturas portuárias existentes, que tem sido resolvida, na esmagadora maioria dos casos, com a construção de novos terminais de águas profundas, como é o caso do TERMINAL XXI de Sines, que abordaremos mais à frente.

No entanto subsiste uma particularidade: devido aos condicionalismos de calado na maior parte dos portos já existentes na Europa e do material de movimentação de carga instalados (pórticos), também os navios vêm condicionada a sua aceitação, devido às suas dimensões. Dai, e até por uma questão de adaptabilidade aos portos já existentes (muito especialmente os que têm carga própria, porque a esses os navios têm forçosamente que ir), a única dimensão em que os navios podem crescer, sem que sejam necessários grandes alterações nas infra-estruturas portuárias de acolhimento, é no comprimento. Normalmente, o comprimento do cais comporta.

O mesmo não se passa com as acessibilidades marítimas, cuja alteração implica grandes operações de dragagem (nalguns casos até permanente, para manutenção dos fundos) o que lhes (aos navios) condiciona um aumento em calado, nem com o alcance e altura dos pórticos instalados, o que condiciona a boca dos navios a construir. É evidente que tudo se resolve com novos investimentos mas, para isso, é preciso que a sua amortização esteja garantida. Estas estruturas são muito caras e os preços da movimentação tendem a baixar...

Por outro lado a evolução tecnológica tem sido aproveitada para diminuir os custos de manobra, nomeadamente com a instalação de meios próprios de manobra (*bowthrusters* e *sternthrusters*, estes últimos muito mais raros) com o propósito de diminuir a conta de escala. No entanto, na maioria dos portos, muito especialmente devido a constrangimentos espaciais nos canais de acesso, nas áreas de rotação e nos próprios cais (às vezes é necessário fazer "gavetos", por já haver navios atracados, previamente, que só deixam ficar livre o espaço necessário à sua atracação) são usados meios externos adicionais de manobra. É aqui que entram os rebocadores que, devido à dimensão dos navios e, muito especialmente, à sua área "vélica", tiveram que ver aumentada a sua força de tracção e a sua capacidade de manobra para responder cabalmente às necessidades de segurança nos movimentos do navio em águas portuárias (restritas), o que também provocou investimentos significativos.

Mesmo antes da abordagem ao tema, nota-se aqui uma diferença significativa de necessidades destes meios, entre os navios-tanque e os navios de contentores: se os primeiros precisam de potencia dos meios auxiliares para ajudarem a vencer a inércia, o "peso", os segundos precisam de potência dos mesmos meios para vencer o vento, devido ao seu *air draught* e, conseqüentemente, à sua área vélica. Veremos, mais à frente, este caso em pormenor.

Depois desta leve abordagem passamos, então, ao tema proposto.

Diz o Povo que "quanto maior é a nau, maior é a tormenta"... E, neste caso, cá estão os pilotos da barra para o confirmar...

Nesse sentido, passo a expor algumas das nossas principais preocupações relacionadas com a manobra destes “Gigantes dos Mares”.

II – *UNDERKEEL CLEARANCE* – O efeito das condições do mar na sua variação, especiais cuidados a ter presentes

O “*UNDERKEEL CLEARANCE*” ou “pé-de-piloto” foi sempre uma das maiores preocupações a ter em conta em qualquer acto de pilotagem. Os nossos antepassados confiavam em marcas de maré, nas fases da Lua e nas suas próprias sondagens.

Hoje em dia, está ao nosso alcance uma panóplia de informações que nos permitem, nos casos mais simples, e considerando águas paradas, ausência de ventos e ondulação e navegação a muito baixa velocidade, apenas interpolar os valores fornecidos pelas tabelas de marés, adicioná-los à sonda reduzida explícita nos planos de sondagens da área e subtrair o calado. Nas condições descritas, seria tudo o que era necessário...

A verificação dos calados antes de embarcar, sempre que possível, é uma boa prática que os pilotos da barra não devem descurar.

No entanto, sabemos que a realidade é bem diferente, muito especialmente em portos de “mar aberto”, como é o caso do porto de Sines. A influência do estado do tempo e do movimento das águas do mar é contínua nas aproximações aos cais de atracação, muito especialmente no que diz respeito ao Terminal XXI (terminal de contentores) devido à profundidade das acessibilidades, da bacia de rotação e da bacia de acostagem versus calado dos navios de grande dimensão, condições essas agravadas pela natureza do fundo (rocha consolidada).

É do conhecimento geral que as condições de manobrabilidade de um navio se deterioram rapidamente quando a altura de água debaixo da quilha é inferior a 20% do seu calado, muito especialmente quando as velocidades excedem os 5 nós. Contudo, e como as velocidades de aproximação dos navios de grande calado são inferiores e os planos de sondagens são revistos com bastante frequência (Sines), pode considerar-se que, se a altura de água debaixo da quilha não for inferior a 10% do calado, se está a trabalhar dentro de uma margem de segurança bastante aceitável, desde que a acção do vento e da ondulação sejam consideradas insignificantes, o que raramente acontece. Aliás, é um valor comum de resguardo nos portos abrigados da Europa em que este parâmetro está fixado, por regulamento. O estabelecimento destes valores devem sempre levar em linha de conta a natureza do fundo, partindo-se do princípio que quanto mais “duro” for aquele, maior deve ser o “pé-de-piloto”. Por isso, não é de admirar que em alguns portos o resguardo seja fixado em valores inferiores a 10% do calado do navio, uma vez que o fundo é constituído por lama não consolidada. Reforçando esta ideia, diversos autores defendem que, mesmo em condições ideais de tempo e mar, o pé de piloto nunca deve ser inferior a 0,3 metros se o fundo for de lama, 0,6 metros se o fundo for de areia, e 1 metro se o fundo for de pedra.

Contudo, os navios “crescem”, os calados aumentam e as pressões comerciais são enormes. Assim sendo, a ponderação da aplicação de factores de segurança tem que ser

constante e contínua, praticamente caso a caso, para que não fiquem amiúde comprometidos os objectivos comerciais por “excesso de segurança”, expressão que, embora caricata, é muito usada, actualmente, no mundo do “shipping”...

UNDERKEEL CLEARANCE (definição)

Segundo o Instituto Hidrográfico (autoridade nacional nesta matéria) é traduzida como “pé de piloto” e constitui a distância mínima entre a parte mais imersa do navio (casco e acessórios) e o leito do mar, canal, lago ou rio, a manter quando o navio navega, fixada pelo navegante, de acordo com o seu critério para as diferentes situações, de modo a evitar acidentes.

UNDERKEEL ALLOWANCE (definição)

Também segundo o Instituto Hidrográfico, é traduzida como “resguardo ao fundo”, e define a distância mínima entre a parte mais imersa do casco do navio e o fundo, com o navio parado, determinada pelo navegante, para assegurar o pé de piloto, e é calculado tendo presente os seguintes factores:

Factores relativos ao nível da água:

A maré, levando em linha de conta a incerteza na sua previsão e a influência da pressão atmosférica. No caso português, como o nível médio do mar se encontra em fase de subida à razão de 1,62/1,88 mm por ano e o ZH (zero hidrográfico) já foi estabelecido à várias décadas, sem actualização, estima-se que a diferença sistemática entre as alturas previstas e as alturas observadas seja de cerca de 10 cm (positivos). A influência da pressão atmosférica é de cerca de 9 cm por cada 10 Hpa, que devem ser somados em situação de baixa pressão e subtraídos em caso de alta pressão. O próprio vento, que se soprar de terra impede que a altura da maré chegue ao limite e soprando do mar a “acrescente”, não tem valores significativos e são perfeitamente desprezíveis.

A ondulação, tendo em atenção a sua altura, direcção e período. Como é evidente, esta provoca movimentos no próprio navio, alterando o seu calado, e por isso tem uma interferência directa na determinação da margem de resguardo. Essa sujeição áquilo que é conhecido por “graus de liberdade” traduz-se em dois tipos de movimentos: **movimentos de rotação**, onde estão incluídos o **rolo** (*rolling*), o **cabeceio** (*pitching*) e a **guinada** (*yawing*), e **movimentos de translação**, onde se incluem a **arfagem** (*heaving*), o **avanço** (*surging*) e o **abatimento** (*swaying*). Este conjunto de movimentos, uns mais importantes que outros, causam um efeito máximo quando estão em fase. São o factor mais incerto para o cálculo do resguardo ao fundo e, por tal motivo, os mais importantes serão objecto de abordagem específica, logo abaixo.

Factores relativos ao navio:

O **tipo de navio** – O coeficiente de bloco () influencia muito substancialmente o seu comportamento perante as condições de mar. No cálculo da margem de resguardo é um factor muito importante.

O **calado** – As alterações da densidade da água estão associadas, pelo Princípio de Arquimedes, à alteração da impulsão e, por consequência, ao aumento ou redução de calado, respectivamente quando o navio passa de água salgada para água doce e vice-versa. São valores com algum significado e têm que ser levados em linha de conta. Em muitas zonas do mundo, onde a densidade da água se altera durante o acto de pilotagem, é prática normal dar um resguardo para esta imersão.

O **assentamento** (*squat*) – O assentamento refere-se ao incremento do calado do navio como resultado do seu movimento na água e é um fenómeno hidráulico resultante da deslocação do mesmo. Este movimento provoca um aumento da velocidade de deslocação da água por debaixo do casco, traduzindo-se numa diminuição da impulsão. Este fenómeno depende essencialmente de três factores: da velocidade do navio, do coeficiente de bloco (quanto maiores forem mais assentamento provocam), e da relação altura de água/calado (quanto menor for mais assentamento provoca). Existem muitos investigadores com fórmulas de cálculo publicadas a este respeito. No entanto, uma das mais conhecidas e de aplicação fácil é a de *Barass*, que se aproxima muito do pretendido.

Existe também entre outras a equação de “*Eryuzulu Equation#3*” que leva em linha de conta a boca do navio em relação à largura do canal, em que este parâmetro anteriormente não era considerado.

O **balanço** (*roll*) – Para navios com coeficiente de bloco elevado como os navios-tanques, os graneleiros e os *mega-carriers* é um dos parâmetros mais condicionantes para a navegação em águas restritas sujeitas a fortes ondulações, como é o caso de Sines. O acréscimo de calado é dado em função do ângulo de adornamento.

A título de exemplo, um *mega-carrier* com 15,50 metros de calado e 54 metros de boca que sofra um ângulo de adornamento de 15°, aumenta o seu calado em cerca de 7,00 metros.

O **cabeceio** (*pitch*) – Diversos estudos mostram que o cabeceio máximo não ultrapassa metade da altura da ondulação, no caso do comprimento de onda ser cerca de duas vezes o comprimento do navio (situação mais desvantajosa).

A **arfagem** (*heave*) – O movimento vertical não ultrapassa, no caso do comprimento de onda ser cerca de duas vezes o comprimento do navio, 1/5 da altura da ondulação. Em navios de coeficiente de bloco elevado, o movimento vertical do navio diminui com a diminuição do resguardo ao fundo, uma vez que o escape de água debaixo do navio é fortemente contrariado pela massa de água envolvente, constituindo uma “almo-fada” que, por reacção, lhe imprime um movimento de mola ascendente.

Factores relativos ao fundo

- Infra-estruturas submarinas, como pipelines, poitas de grandes dimensões, etc.
- Origem da informação disponível, dependente dos sistemas de medição (electroacústicos, mecânicos ou manuais) usados no levantamento dos valores constantes nas pranchetas de sondagem.
- Data e escala dos levantamentos hidrográficos que, devido à sua antiguidade ou ao seu “aperto” das diferentes fiadas de sondagens, possam não permitir a percepção de alterações recentes, quando os fundos não são estáveis.
- Incerteza nas sondas representadas na carta náutica, provocadas por alteração das profundidades após o último levantamento hidrográfico.
- Natureza do fundo – a incerteza nas sondas reduzidas tem a ver com a natureza dos fundos. Em fundos de rocha não são previsíveis grandes alterações, ao contrário dos fundos de sedimentos.

MARGEM DE RESGUARDO (definição)

Define-se como “margem de resguardo” a diferença entre o *underkeel allowance* e o *underkeel clearance*, ou seja, a diferença entre o resguardo ao fundo e o pé de piloto.

Para melhor compreensão, apresenta-se o diagrama de definições, publicado pelo Instituto Hidrográfico.

III – Conceito de Superfície Vélca (ou área vélca)

É um dos parâmetros a ter muito em conta nas manobras de navios com “*air draughts*” muito grandes, como é o caso dos *mega-carriers*, dos navios de passageiros, dos navios de transporte de *LNG* e dos graneleiros (carga líquida ou sólida) vazios.

O vento é um dos principais “inimigos” do piloto. Muito raramente joga a seu favor, provocando efeitos de difícil controlo em águas restritas. O abatimento que provoca tem, a maior parte das vezes, que ser compensado pelo uso de meios auxiliares exteriores de manobra (rebocadores), contrariamente à corrente de água que, sendo bem aproveitada, “ajuda” na manobra e substitui, por vezes, meios adicionais.

O cálculo da superfície vélca, para efeitos de cálculo de tracção, corresponde ao produto do comprimento fora a fora do navio pelo máximo bordo livre a que se soma a altura da carga, no caso dos *mega-carriers*, ou a altura dos tanques, no caso dos navios de *LNG*.

Exemplificando, os maiores *mega-carriers* que frequentam o porto de Sines têm uma superfície vélca de cerca de 14.000 e os transportadores de gás natural da ordem dos 9.000.

Assim, e visto que os navios têm que rodar e, por consequência, expor toda a área em questão, a força de tracção necessária deve ser calculada levando isso em linha de conta.

Para calcular a força do vento sobre o navio, em toneladas, aplicam-se, conforme o caso, as seguintes fórmulas:

Ou seja por cada 1.000 e em ou, com 20% de segurança, se o vento não for constante e no sentido de prever a ocorrência de rajadas um pouco mais fortes.

Ou seja em e em exemplificando, se um navio porta-contentores tem uma superfície vélica de 14 000 e a velocidade do vento é de 25 nós, a força de tracção necessária para a execução da manobra é:

Utilizando a 1ª fórmula:

Utilizando a 2ª fórmula: (com 20% de segurança)

Como se torna evidente, e quando subsistem dúvidas aquando da solicitação de rebocadores que perfaçam a força de tracção necessária para a manobra, rapidamente se faz o cálculo e se requisitam as unidades necessárias à sua execução.

Contudo, também é preciso não esquecer que, só no acompanhamento do movimento do navio a manobrar, cerca de 40% da tracção ao ponto fixo, que é o valor de referência, é perdida pelos rebocadores. Esta perda é tanto maior quanto mais de través os rebocadores são usados e quase nula quando a tracção dos rebocadores é feita segundo o plano longitudinal do navio.

Podemos concluir que a velocidade de abatimento, por acção do vento no navio, diminui quando diminui o resguardo ao fundo, uma vez que o escape de água por baixo dele se faz com muito mais dificuldade, aumentando a resistência da água, que se opõe ao movimento. Mas, em contrapartida, também é necessária maior força de tracção para aguentar o navio perante a acção do vento. Daqui se concluiu que, se o abatimento por acção do vento se tornar “irresistível”, tem de pensar-se, enquanto há campo de manobra suficiente, em reduzir a área exposta.

Como é evidente, a situação mais desvantajosa é quando o vento vem de través. Por isso, para que os seus efeitos sejam minorados e sempre que disso haja hipótese, as aproximações devem ser feitas expondo a menor área possível ao vento, de preferência aproados ou empoados a ele.

IV – Embarque e desembarque do piloto em navios de grandes dimensões

Esta é, sem dúvida, a parte mais perigosa da actividade do piloto. É na transferência da lancha de pilotos para o navio e vice-versa que muitas vidas se têm perdido, mau grado os esforços da Organização Marítima Internacional (*IMO*) e da *International Maritime Pilots Association (IMPA)* no sentido de minimizar este problema que, por muito que se faça, tem sempre os seus riscos inerentes.

Quem está habituado a este tipo de actividades sabe, porque trabalha no meio, que a falta de cuidado no cumprimento do que tem sido determinado pela *IMO* através de resoluções anexas à Convenção *SOLAS* (Convenção Internacional para a Salvaguarda da

Vida Humana no Mar) Capítulo V – *Regulation 23*, impera, pondo em risco a vida dos “práticos”.

Todos os anos, a *EMPA (European Maritime Pilots Association)* tem fomentado campanhas de levantamento de “não conformidades” detectadas pelos pilotos associados dos Estados Membros, de que Portugal faz parte, e continua a constatar-se que uma grande percentagem dos navios não cumpre com o determinado.

Desde degraus partidos ou inclinados, ausência de “*spreaders*” (degraus mais compridos que tendem a evitar que a escada se vire), ausência de cabos de mão, ausência de ponto de amarração da escada de portaló ao costado, ausência de iluminação para o embarque nocturno... até existem escadas com cabos laterais completamente deteriorados (podres) que custaram e custam quedas ao mar e, ainda há bem pouco tempo, uma vida. Assiste ao piloto o direito de recusa ao embarque e a obrigação de reportar a deficiência ao Controlo do Estado do Porto, o que é feito, mas não tantas vezes como o deveria ser...

A última emenda entrou em vigor no dia 1 de Julho de 2012 e, para além de outras medidas, proíbe o uso de escadas mecânicas (*pilot hoists*), responsáveis por inúmeros acidentes. Tratava-se de “elevadores” mecânicos que subiam e desciam contra o costado do navio normalmente de grandes dimensões, comandados a partir do convés. Quando o adorno do navio era acentuado para o bordo em que estava montada, desviava-se do costado e, logo que o navio iniciava o movimento contrário, batia contra ele com violência. O embate e o perigo eram tanto maiores quando maior fosse o bordo livre do navio.

Outra das medidas implementadas é a obrigatoriedade de fixação da escada de portaló ao costado. Nos navios que excedam os nove metros de bordo livre, a *SOLAS* obriga a que a escada de quebra-costas seja substituída por um combinado, como é mostrado na imagem. O navio baixa a escada de portaló até determinada altura (não inferior a 5 metros do nível da água) e fixa a escada de quebra-costas à escada de portaló para que a lancha se possa aproximar sem perigo e permita ao piloto um embarque/desembarque mais seguro.

Mais modernamente, os navios de grandes dimensões, sobretudo *mega-carriers* e navios de passageiros, tem uma porta no costado para esse fim, muito útil em portos de águas calmas, mas muito, muito perigosas em portos de mar aberto, como é o caso de Sines, muito especialmente quando fustigados por fortes ondulações. Em consequência dos adornamentos do navio ou da simples acção da ondulação ou da vaga sobre a lancha de pilotos, muitas vezes esta tapa completamente a entrada. Se isso acontece no momento do embarque do piloto, e perdoem-me a expressão, “as contas estão feitas”.

A par de tudo isto, convém frisar que tem havido uma grande evolução nas lanchas de pilotos, na relação estabilidade/tranquilidade, na sua velocidade (não nos podemos esquecer que, hoje em dia, mesmo nos navios de grandes dimensões, o “muito devagar” atinge, muitas vezes os 7 nós), na sua estrutura e muito especialmente nas suas condições de navegabilidade, o que lhes permite suportar piores condições de tempo e mar.

Modernamente, algumas estações de pilotos espalhadas pelo mundo tem ao seu serviço helicópteros para esse fim. Em termos de rentabilização desse meio é necessário que o movimento de navios o justifique. Parece ser um meio de embarque muito mais seguro. No entanto, temos que pensar que quando o tempo é mau no mar também o é no ar. Há cerca de quatro anos um dos helicópteros dos pilotos de Le Havre (França) despenhou-se, debaixo de mau tempo, a caminho de um navio, tendo falecido o piloto do helicóptero e o piloto da barra.

Não creio que haja maneira de contornar, em definitivo, este risco inerente à profissão.

V – A necessidade de formação dos Pilotos face ao “Gigantismo”

Como se torna evidente, e como em qualquer área em desenvolvimento, há sempre a necessidade de evoluir nos conhecimentos aplicáveis. Nos nossos dias, e muito devido à facilidade que nos é proporcionada pelas novas tecnologias de informação, o que é verdade hoje já não o é amanhã. A actualização de conhecimentos é uma luta diária de quem pretende estar informado. E, neste campo, os pilotos da barra não são, nem podem ser, excepção. Têm, em definitivo, que acompanhar o progresso, sob pena de não terem capacidade de resposta para o uso das novas tecnologias que vão sendo postas ao seu dispor, no sentido de beneficiar os navios com economia de tempo de escala sem pôr em causa a segurança, razão da nossa existência. E, como “tempo é dinheiro”, muito especialmente nos grandes navios de carga contentorizada, esta pró-actividade tem que ser um objectivo a perseguir...

No sentido de fazer face a esta necessidade, acelerada pelo aparecimento dos grandes navios, a *IMO*, em conjunto com a *IMPA* e sob recomendação do seu Comité de Segurança Marítima, delinearam um projecto de formação para pilotos da barra, que veio a ser vertido na Resolução A-960 (23) daquela organização internacional, revogando a sua resolução A.485 (XII). Esta nova resolução foi adoptada em 5 de Dezembro de 2003 e tem dois anexos, o primeiro relativo a *Recomendações sobre o treino e certificação de pilotos da barra, que não sejam pilotos de alto-mar* e o segundo, com o título de *Recomendações sobre os procedimentos operacionais para pilotos que não os pilotos de alto-mar*. É um documento muito bem elaborado, em que se dá principal ênfase à segurança e à protecção do ambiente, e que exorta os países a pô-lo em prática.

Em Portugal, a APIBARRA (Associação dos Pilotos de Barra e Portos), que representa a esmagadora maioria dos pilotos de barra portugueses (cerca de 105 em 20 portos do Continente e Regiões Autónomas) muito se tem batido para que seja posta em prática esta Resolução mas, até agora, sem sucesso. Sempre que se começa a ver uma “luz ao fundo do túnel”, aparece logo um impedimento vindo de qualquer lado. Os encontros entre a tutela, a APIBARRA e os Sindicatos continuam, mas... “nenhuma luz ao fundo do túnel”.

Segundo a Resolução A 960, os ciclos de formação nas diversas áreas devem ser de cinco anos, tempo também considerado adequado para a renovação da respectiva Certificação do Piloto.

Nesta altura, no nosso país, os pilotos são certificados pela tutela e o documento tem uma validade de cinco anos. Mas tanto a emissão como a renovação da certificação não passa de um procedimento meramente administrativo e do pagamento das respectivas taxas...

Aliás, e convém que isto fique muito claro, a última greve dos pilotos da barra portugueses (Outubro de 2012) continha três “reivindicações”:

- 1) Adopção da formação constante na Resolução A – 960
- 2) Manutenção da Cédula Marítima (RIM) e da Certificação Marítima, ao abrigo do Código *STCW* com as respectivas Emendas de *Manilla*, seguindo o procedimento de grande parte dos países europeus.
- 3) A possibilidade de progressão na carreira dos “pilotos estagiários” para o patamar de “piloto provisório”, medida mais do que justa para quem começa a assumir responsabilidades. Ainda hoje não se consegue perceber como, para se ser pró-activo no âmbito do conhecimento, se tem que recorrer à greve... Mal entendidos, atrevo-me a dizer, mas que trouxeram à “praça pública”, através dos *media*, diversas declarações inverosímeis e infundamentadas de alguns *stakeholders*, prejudicando a imagem duma classe que, mesmo sem a formação que considera adequada mas com grande profissionalismo, tem mantido grandes níveis de qualidade no serviço prestado, como atesta a inquirição permanente aos utilizadores e a ausência de acidentes.

Assim sendo, e numa tentativa de contrariar esta falha, os pilotos têm-se valido da boa vontade das Administrações Portuárias para quem trabalham e, de uma maneira não uniforme e desconcertada, vão propondo acções de formação específica de que carecem, dentro do cabimento orçamental a isso destinado, tanto no nosso país como fora dele, no intuito de melhor servir e manter elevados os graus de eficiência e eficácia que nos têm caracterizado ao longo dos tempos.

Exceptuando o módulo de “Modelos Tripulados” (pensamos que não se justifica a construção de instalações próprias, caras e de manutenção complicada, para ministrar cursos a 105 pilotos), consideramos que a Escola Superior Náutica Infante Dom Henrique terá que ter um papel de crucial importância na perseguição destes objectivos e terá seguramente, da nossa parte, toda a colaboração de que carecer, incluindo formadores em áreas muito específicas. Com a finalidade de otimizar custos e até por uma questão de facilidade linguística, há toda a possibilidade de estender a essa formação aos *PALOP*.

VI – A Pilotagem no Porto de Sines

O porto de Sines está preparado para receber os maiores navios de carga do mundo devido às suas acessibilidades marítimas.

Iniciou a sua actividade em 1979, exclusivamente dedicado às cargas líquidas a granel.

Pouco a pouco, foi-se expandindo e criando novas valências. Após a instalação da Central Termoeléctrica de Sines e da sua conseqüente necessidade de abastecimento, passou a dedicar-se também, aos granéis sólidos (carvão) em 1983. Seguidamente e por decisão governamental de manter uma fonte alternativa ao *pipeline* que, através de Espanha, abastece o nosso país, foi criado o terminal de gás natural que entrou em actividade em 2003. Por último, foi decidida a construção de um terminal de águas profundas dedicado à carga contentorizada, vulgo Terminal XXI (2004). A par de tudo isto, está preparado para receber navios *Ro-Ro* até 205 mts, para o que tem instalada uma rampa no *Terminal Multipurpose*. Este mesmo terminal está preparado para receber carga geral não contentorizada, uma componente que tem registado, também, algum crescimento.

Assim sendo, há já muitos anos que a pilotagem de Sines está habituada para assistir os grandes navios. No entanto, tem vindo a adaptar-se a novas realidades. Se os navios de grande porte transportadores de granéis líquidos e sólidos, quando carregados, têm pouca exposição ao vento, o mesmo não acontece com os *mega-carriers* e com os navios de *LNG*, em que a superfície vélica é enorme.

OCÉANS ET LITTORAUX FACE À LA MONDIALISATION

Comunicação apresentada pelo académico
Alain Miossec, em 28 de Maio

L'intérêt de la question n'est pas dans sa nouveauté mais dans le renouvellement et les comparaisons qu'elle autorise. En effet, ce qui se passe sur les océans et leurs bordures depuis quelques décennies rappelle ce qui s'est passé au XV et au XVI siècles au sein de l'Atlantique dont la conquête acheva, en quelque sorte, de fermer la planète à la connaissance des terres et des mers, première véritable mondialisation dont le grand historien Fernand Braudel, parfois oublié aujourd'hui, a tracé un portrait vigoureux, sans d'ailleurs utiliser les termes actuels. Ce va-et-vient dans le temps et l'espace fait tout le charme d'une description instantanée de ce que représentent aujourd'hui océans et littoraux. Il s'y ajoute cependant, autre fait lié à la mondialisation, une montée des inquiétudes contemporaines face aux modifications environnementales que l'on observe, que l'on décrit de manière trop souvent caricaturale avec des arrière-pensées politiques jamais clairement exposées et que l'on ne pourrait faire à ces échelles si, depuis 1945 et la mise en place des institutions internationales (ONU...), la planète n'était auscultée dans toutes ses dimensions.

Un bref regard sur l'histoire pour éclairer le présent.

La première mondialisation fut la conséquence de l'esprit d'aventure des européens, du regard qu'ils avaient commencé de porter au-delà des mers dès le XIII siècle, en partie aussi des circonstances qu'on dirait aujourd'hui géopolitiques (Chaunu, 1969, Grataloup, 2007). Il s'agissait, dans l'esprit de quelques-uns, de tourner la puissance de l'Islam, progressivement tenue par la Porte ottomane à Istanbul, après la chute de Constantinople. D'ailleurs, les sultans ottomans (Gruzinski, 2008) s'inquiétèrent assez vite des conséquences qu'ils jugèrent dramatiques de la conquête de ces nouvelles terres au-delà de l'océan en ce qu'elles seraient chrétiennes. En sorte que le mobile principal fut idéologique plus encore qu'économique, dès lors que la décision des grandes expéditions dépendit plus des souverains que des financiers. Cette conquête de l'espace à l'ouest fut longue, étalée sur près de trois siècles, avant et après les voyages de Christophe Colomb; après si l'on considère la maîtrise totale de l'espace terrestre des Amériques. Longue parce qu'hésitante, faute des instruments qui permettaient la navigation à moindre risque. Il fallait des cartes pour s'orienter et des navires assez lourds et manoeuvrants pour affronter le large. En sorte que la première mondialisation s'est aussi appuyée sur des évolutions techniques qui permirent d'affronter le grand large vers l'ouest. La grande carte de Waldseemüller qui date de 1507 marque, dans ses grandes lignes, l'importance spatiale

d'une découverte qui date de 15 années seulement. Elle s'inscrit dans la longue lignée des portulans levés au cours de multiples expéditions le long des côtes d'Afrique, à partir des îles qui deviennent étapes et relais de la progression vers le couchant; son histoire est plus que romanesque et témoigne de la recherche menée pendant plus de deux siècles à travers l'Europe de témoignages cartographiques épars (Lester, 2012). Elle ne saurait que dire l'étonnement (au sens le plus fort du terme) qui marque encore aujourd'hui les esprits devant tant de risques encourus par une poignée d'hommes. Par quelques côtés, les choses ne sont pas si différentes pour les océans aujourd'hui tant technologie et finances se donnent la main!

Quelques fondements de la mondialisation...

La mondialisation contemporaine présente un certain nombre de caractères qui doivent être exposés afin que leurs conséquences sur les espaces maritimes et littoraux puissent être compris.

Elle trouve son origine dans 5 phénomènes principaux:

- une baisse générale des droits de douanes et une déréglementation des marchés financiers; la circulation des capitaux ne connaît plus guère d'obstacles;
- l'extension mondiale du système capitaliste, du fait de l'effondrement de l'Union Soviétique au début des années 1990; à la même époque, la Chine sous l'impulsion de Deng Xiao Ping et de ses successeurs renverse les principes maoïstes et "*libéralise*" l'économie en s'ouvrant en particulier au reste du monde pour y vendre et acheter; le potentiel économique de la Chine glisse à la mer;
- une intégration accélérée des économies au niveau régional par la création de grands marchés, l'Union Européenne s'inscrit dans cette logique;
- l'apparition de concurrents inédits et de nouveaux marchés dans les pays du Tiers monde, l'Inde, le Brésil, la Chine bien entendu qui viennent s'ajouter aux petits dragons (Corée, Taïwan...) largement engagés dans le processus depuis un certain temps;
- la globalisation des processus productifs des grandes firmes multinationales dans le sens d'une plus grande flexibilité organisationnelle et spatiale. C'est le cas par exemple de la concentration progressive jusqu' à se placer au 3^o rang des grandes compagnies du transport par conteneur du groupe français CGM-CMA par regroupement-achat de sociétés qui permettent ainsi une plus grande appréhension des places portuaires nécessaires; ainsi l'achat de Delmas pour mieux s'implanter sur la façade portuaire de l'Afrique de l'ouest (Tourret, 2015).

Et cela dans un contexte d'abaissement continu des coûts de transports. Et dans ce domaine, celui de l'économie des transports, le navire est le plus apte à répondre à toutes les sollicitations contemporaines, qu'il s'agisse du coût à la tonne transportée ou plus encore des atteintes à l'environnement. Le transport maritime rassemble les caractéristiques les plus vertueuses de nos échanges, à commencer par le ratio tonne-équivalent-pétrole pour un kilomètre parcouru qui est de loin le plus favorable pour le maritime avec 200.000 tonnes. Il est de 50.000 tonnes pour la route et de 90.000 tonnes pour le rail. Outre son coût accessible, l'impact environnemental du *shipping* est encore à son avantage: le taux de CO₂ en gramme par tonne au kilomètre parcouru est inférieur à 20 grammes pour le maritime, de l'ordre de 105 grammes pour le transport routier et de 570 grammes pour l'aérien. Comme dans une boucle, le triomphe du transport maritime s'inscrit dans la recherche d'une meilleure prévention environnementale. On y reviendra. Il serait cependant assez inexact de penser que des révolutions technologiques ont pu permettre le triomphe actuel de la mondialisation tant elles ont constamment marqué l'histoire du transport maritime (voir ci-dessus le beau XV siècle): elles furent antérieures mais ont constitué la base solide de la puissance actuelle des ports et des navires qui font vivre les façades maritimes... pas toutes évidemment.

L'économie voyage en bateau.

Commençons par une histoire, celle d'un *smartphone*. La commande file via un câble sous-marin et toutes les commandes qui vont mener à l'appareil prennent le même chemin: matières premières (or, terres rares, platine, tantale, argent...), instructions de fabrication et de sous-traitance, de livraison et de distribution de part et d'autre du globe. Conception du *smartphone*, la *Silicon Valley* en Californie. Pièces d'origines diverses qui vont voyager par mer, dans de grandes boîtes, des conteneurs. La matière première vient de partout et prend la mer en direction de multiples usines dispersées aux quatre coins du globe; elle est travaillée, transformée et devient pièces détachées. Les mémoires sont coréennes et japonaises, le processeur américain, l'écran coréen, la puce *wi-fi* vient de Taïwan, la batterie est chinoise, les semi-conducteurs sont allemands, les puces franco-italiennes. Près d'un millier de composants. Ces pièces emballées prennent par conteneur toujours la direction de Taïwan où l'une des six usines chinoises du groupe industriel taïwanais Foxconn effectuera le montage final; à moins que cela ne soit fait dans une des succursales du groupe, au Brésil. Reste à livrer ce *smartphone*, de nouveau empilé avec ses milliers de semblables dans des conteneurs, chargés sur de grands navires et dispatchés au hasard des escales. "*Au hasard*", sûrement pas mais selon une remarquable planification de la commercialisation par le réseau maillé des ports de la mondialisation. Belle histoire, qui introduit à la maritimisation de l'économie mondiale par le biais d'un de ses produits les plus sophistiqués, le porte-conteneur...

Le transport maritime demeure le vecteur majoritaire des affréteurs et chargeurs en dépit de sa relative lenteur. Son coût abordable et concurrentiel, sa structuration, son

niveau de sécurité, en font un moyen inégalé (Metzger-2015). Aujourd'hui, plus de 80% des échanges commerciaux de la planète se font par voie maritime. Une large partie des biens que nous consommons, mobilier, textile, produits manufacturés, passe par un port. Cette globalisation du transport correspond bien aux besoins d'une mondialisation où la compétitivité constitue la qualité première.

Ce constat en quelque sorte "*vertueux*" demande à être conforté par quelques chiffres qui donneront également quelques tendances lourdes. Les échanges ont toujours animés routes maritimes et espaces portuaires qui en sont les points de départ et d'arrivée: ils sont liés au dynamisme des économies, aux besoins croissants en matières premières depuis la seconde guerre mondiale en particulier, au "*décollage*" aussi de quelques pays, en particulier asiatiques devenus à la fois des ateliers du monde en produits fabriqués qui furent longtemps de basse valeur et des pôles d'importation des matières premières et des sources d'énergie nécessaires à la croissance soutenue des économies. De fait, l'économie glisse à la mer et comme on le verra, les infrastructures portuaires gagnent vers le large au point que l'on parle désormais de ports *off-shore*. Le meilleur exemple est évidemment donné par la Chine qui a connu à partir des années 1980, sous l'influence de Deng Xiao Ping, un véritable renversement de ses engagements économiques et, partant, de sa manière d'organiser le territoire. Désormais les grands pôles de développement ne sont plus à l'intérieur du pays mais en bord de mer avec ce que cela entraîne de renforcement des inégalités, en particulier de revenu par tête et, pour être convaincant et illustrer le renversement par le commerce maritime, il suffit de comparer deux listes des grands ports mondiaux en 1980 et en 2012. En 1980, l'Asie n'est présente que par l'importance des ports japonais (Chiba, Kobé et Yokohama avec plus de 300 Mt de trafic) qui marquent ainsi la puissance de l'industrialisation littorale dans un pays étroit aux maigres ressources en énergie et en matières premières; en Europe Rotterdam fait à lui seul 243 Mt. Quant à New York il domine largement le trafic américain avec 150 Mt. Pas un port chinois (ou coréen) n'apparaît alors. En 2012, le classement exprime toute l'ampleur des renversements des 3 dernières décennies puisque en tonnage global, il y a la Chine... et les autres! Parmi les dix premiers ports mondiaux, 8 sont chinois (contre 3 en 2012): Ningbo et Shanghai dominent avec respectivement 744 et 736 Mt. Rotterdam est passé à la 5^e place... En dix ans, le trafic des principaux ports a plus que doublé, passant de 1,9 milliards de tonnes de marchandises à près de 5 milliards et une carte plus précise montrerait que c'est bien toute la façade asiatique qui a ainsi littéralement explosé, aux importations comme aux exportations. La Chine et les "*petits dragons*" sont le moteur de la croissance économique, totalement intégrés dans la mondialisation par leurs ports, leur productivité mais inévitablement par l'adaptation constante des outils portuaires.

Mondialisation, maritimisation et conteneurisation.

En cela, il importe de montrer comment et en quoi en particulier la conteneurisation a constitué un des pivots de cette formidable révolution à la fois technologique et économique. La conteneurisation s'inscrit dans la double logique développée après

la seconde guerre mondiale dans le domaine des transports maritimes: gigantisme et spécialisation; aujourd'hui, elle combine les deux puisque les plus gros porte-conteneurs dépassent les 20.000 boîtes. Si le gigantisme a marqué une époque, celle de la croissance des besoins en pétrole jusqu'au début des années 1970, il avait aussi par la suite marqué quelques limites car les plus gros pétroliers, d'un port en lourd supérieur à 550.000 tonnes ont subi une double crise, celle de l'envolée des prix du pétrole avec ses conséquences économiques et celle de la prise de conscience des risques environnementaux dont quelques naufrages accompagnés de marées noires furent la cause. A quoi s'ajoutait que dans la course au gigantisme, certains passages obligés des routes maritimes (Pas de Calais, détroit de Malacca...) n'avaient pas les profondeurs suffisantes pour laisser passer les mastodontes de près d'1 Mt de port en lourd déjà dans les plans des grands chantiers asiatiques, Japon en tête comme d'ailleurs à cette époque encore en Finlande. Le gigantisme ne porte cependant en rien la mondialisation ou la maritimisation du monde: il n'est que la réponse technique aux besoins en sources d'énergie et en matières premières de la plupart des grands pays industrialisés. Il continue cependant sa route puisque les besoins en matières premières et sources d'énergie de l'Asie et singulièrement de la Chine restent considérables pour les industries de base de leur développement. En 2014, la Chine a importé par mer 260 Mt de charbon (anthracite 206 Mt et lignite 54 Mt) et 745 Mt de fer, l'Australie et le Brésil étant les principaux fournisseurs... et les minéraliers sont de la taille des 400.000 tpl pour le groupe sidérurgique Vale Brésil...

L'essor de la conteneurisation est, lui, fortement lié à la mondialisation à la fois pour des raisons techniques mais également et fortement pour des raisons politiques, l'entrée de la Chine dans le monde maritime, en quelque sorte son ouverture au monde. Les chiffres sont éloquentes: le port de Shanghai traitait 0,5 M d'EVP en 1990, il est passé à 6,3 M en 2000 puis à 29,5 M en 2010 et à 33 M en 2013, soit le total des cinq plus grands ports européens devant Singapour avec 32, 2 M d'EVP! Le triomphe de la petite boîte mise au point par l'ingénieur Mac Lean au début des années cinquante mit finalement du temps à s'affirmer. La petite boîte de 20 ou de 40 EVP marque la bascule du site de Manhattan à celui de Jersey City, de l'autre côté de l'Hudson et s'accompagne de la naissance du premier armement conteneurisé, Sea Land. Un contraste considérable entre le port à *piers* destiné aux grands paquebots transatlantiques de Manhattan et les premières plates-formes d'accueil des terminaux à conteneurs. (Frémont, 2012). La montée en puissance du conteneur est aussi caractérisée par la taille des navires, relativement simples à construire et qui font aujourd'hui encore la fortune des chantiers asiatiques, coréens en tête: de quelques centaines de boîtes à plus de 20.000 aujourd'hui (les navires de première génération en 1968: 740 EVP, 2^e génération en 1970, 1.600 EVP, puis 3^e génération en 1980, 3.000, 4^e génération en 1992 4.000, cinquième génération en 1995 6.000 boîtes et, les chiffres donnent le vertige – et rendent vite les statistiques obsolètes – la dernière génération (le "*Globe*" lancé en décembre 2014) atteint les 20.000 boîtes.! Le conteneur est au fond le symbole de la mondialisation et d'une mondialisation portée par la maritimisation des économies: il peut tout transporter (liquides, vracs, produits réfri-

gérés... mais également du bois, des farines, de l'acier, des fruits...) et s'adapte à tous les supports, cale d'un navire ou d'une péniche, *wagon* d'un train, remorque d'un camion, chargé par le vendeur et vidé à l'arrivée par l'acheteur. Il n'a cessé de faire baisser le prix du transport maritime puisqu'un conteneur de Shanghai au Havre (8.700 km) revient au même prix que le même acheminé du Havre à Paris... en 200 km.

La conteneurisation a ainsi profondément transformé le commerce mondial mais servi de moteur à toute l'économie globalisée; il a également entraîné à la fois de grandes transformations spatiales dans les ports comme toute la technologie des infrastructures portuaires et, au-delà de toute la chaîne logistique.

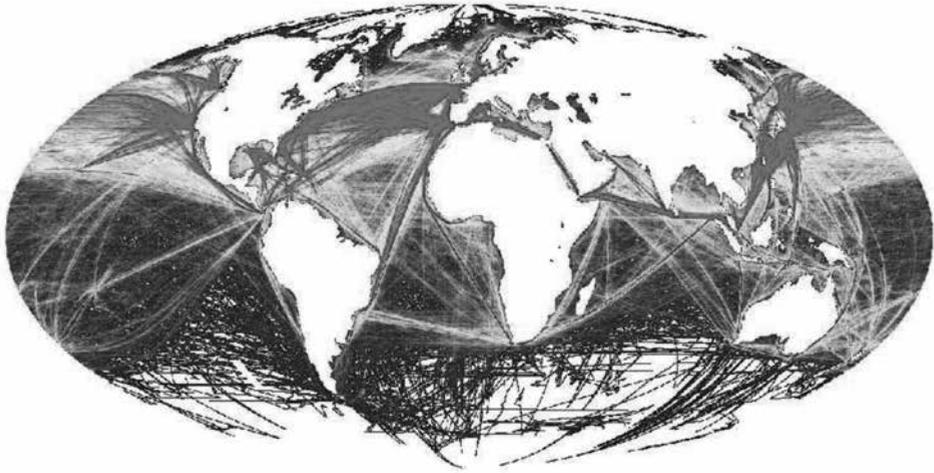
C'est Shanghai qui est devenu depuis 2010 le premier port mondial, devançant les traditionnels leaders du trafic maritime qu'ont été Singapour et Rotterdam durant le dernier tiers du XXe siècle. Shanghai a confirmé sa croissance spectaculaire en 2006 en dépassant les 500 millions de tonnes de trafic (776 en 2013). La première agglomération chinoise, capitale économique de la Chine, dispose de plusieurs ports à un emplacement stratégique, au centre de la façade maritime de la Chine sur l'océan Pacifique, au débouché du Yangzi, le plus long fleuve asiatique. Shanghai bénéficie à plein de l'ouverture de la Chine littorale depuis les années 1980 et de la croissance spectaculaire de l'économie chinoise depuis les années 1990, accélérée depuis le début du XXIe siècle. Cette croissance est aussi amplifiée par la croissance générale de la façade pacifique de l'Asie orientale, la première façade maritime au monde, qui dispose de nombreux ports majeurs, en Chine mais aussi au Japon et en Corée du Sud. Shanghai est aujourd'hui un ensemble de plusieurs ports au carrefour de l'"autoroute fluviale" du Yangzi, de la rivière Huangpu et de la façade pacifique. La construction d'un nouveau quartier des affaires à Pudong créé dans les années 1990 comme une zone franche pour attirer les investissements étrangers a développé un nouveau port: celui de Waigaoqiao qui a subi cinq phases d'agrandissement. Depuis 2001, le port engorgé par ses taux de croissance annuel de 20 à 30%, les autorités chinoises ont décidé la construction d'un nouveau port, véritable avant-port, sur des îles inhabitées au large de Shanghai, relié à l'agglomération par un pont de plus de 33 km en mer, le port de Donghai. La fin des travaux étant prévu pour 2012, tant que dure la croissance chinoise à ce rythme, le port de Shanghai n'est pas près de céder la tête du classement.

Le développement des infrastructures a toujours accompagné l'essor des trafics et la spécialisation des quais celle des navires. Le conteneur a eu des effets multiplicateurs, un porte-conteneur de la dernière génération (plus de 400 mètres de longueur) exige un long kilométrage de quais et le plus souvent plusieurs postes d'accueil pour les navires. Ces dizaines de milliers de boîtes doivent être chargées et déchargées le plus rapidement possible, et transbordées sur des camions ou des péniches, voire sur des *wagons* et à travers ce dernier on peut mesurer le volume : dans l'absolu, 18.000 boîtes c'est 18.000 *wagons*. Dans l'absolu jamais réalisé car le porte-conteneur est un "*tramper*" moderne qui appuie ses performances sur des escales pour charger des boîtes et en déposer d'autres, au gré des

demandes. C'est dire que, à l'appui des quais, il faut des atterrissements suffisamment vastes pour accueillir tous les conteneurs. Ainsi naît l'image classique et très mondialisée d'un port qui n'est plus qu'une vaste articulation de bassins suffisamment larges, de quais suffisamment longs bordés de grands portiques capables de charger et de décharger les boîtes à une cadence rapide et, sur les plates-formes d'accueil des chariots élévateurs circulant entre des murs de conteneurs (et l'on évoque même à peine comme une utopie, des ports *offshore*, détachés des rivages et en eaux profondes, vastes plates-formes susceptibles d'accueillir les portes conteneurs mais également tout ce qui relève de l'exploitation profonde des océans en matière de sources d'énergie (Metzger, 2015). Un port enfin de plus en plus géré selon les normes de l'informatique et où règnent aujourd'hui 5 grandes entreprises privées de manutention qui contrôlent à elles seules presque 300 Mt de mouvements, soit environ 45% du total mondial en 2013 (Alix et Carluet – 2014).

Grands ports mondiaux et organisation de l'espace.

Changeant d'échelle, on peut mieux apprécier la place des grands ports dans la mondialisation actuelle. Ce sont des portes d'entrée vers l'intérieur des continents, organisés en fonction des demandes intérieures et des productions de l'intérieur car désormais tout passe par les conteneurs). Ils sont au cœur d'un système *hub and spoke* qui connecte les grandes routes maritimes aux escales: la grande ligne fait le tour du globe, passant au plus court par des détroits ou des canaux interocéaniques devenus plus que jamais des endroits stratégiques et relie en quelques dizaines de jours la façade asiatique à elle-même, dans un circuit actuellement inégal puisque bien des conteneurs repartent à vide vers l'Asie, depuis l'Europe en particulier, manifestant ainsi la prééminence du Pacifique. Quelques grandes escales permettent la redistribution des cargaisons, elles-mêmes chargées sur des plus petits navires qui, au fond, pratiquent une sorte de cabotage moderne quand d'autres marchandises filent vers l'intérieur, vers des plates-formes de redistribution continentales (autres "*hubs*"). Ainsi s'est mis en place un réseau très articulé où l'on recherche fluidité et rentabilité: le prix de la mondialisation qui est ainsi réellement une maritimisation du monde (Ducruet, 2014; Foulquier 2014). En apparence quand on regarde une carte des routes maritimes actuelles, on a le sentiment (surtout par comparaison avec des cartes d'avant-guerre) qu'il y a une grande diffusion des transports maritimes à l'échelle mondiale mais dans la réalité des trafics, le plus frappant, c'est la ligne rouge de la carte, la circumnavigation entre les trois pôles, les trois moteurs de la mondialisation, la permanence des échanges dans l'Atlantique nord et la montée des échanges à travers le Pacifique, même si aujourd'hui, le moteur pacifique apparaît le plus actif. Entre ces pôles, la grande route part de Gibraltar, irrigue le versant nord de la Méditerranée, passe le canal de Suez et file vers l'est, via la Mer Rouge pour rejoindre le détroit de Malacca et retrouver les ports de la façade pacifique.



Les grandes routes maritimes du globe

Un aspect mal connu de la mondialisation: la mise en œuvre des politiques de protection des littoraux et des mers.

Un bref bilan des atteintes à l'environnement¹. Mers et océans face à la pression anthropique... et à l'évolution climatique.

...de quelques dégradations observées, de la mer côtière au grand large.

Qualité des eaux

C'est la qualité des eaux qui est l'élément le plus important dans la zone côtière. Elle a des conséquences de deux ordres selon les usages qui en sont faits. D'une part, elle affecte les stations balnéaires, en particulier pendant la période estivale, celle des grandes migrations vers le littoral. La mise en place depuis plusieurs décennies en Europe du *pavillon bleu* qui signale les stations les plus respectueuses de la qualité de l'eau est un excellent indice, quoique fortement discuté par les stations qui ne l'obtiennent pas, de l'importance de ce critère. Dans le même ordre d'idées, on conçoit que, quelque soit le lieu, la forte poussée des populations en direction des littoraux affecte peu ou prou la qualité des eaux et exige des équipements localement à même de satisfaire les exigences. On reste là, cependant dans la frange directement liée à la côte, fonds de baie abrités où l'agitation des eaux ne permet pas toujours la dilution des polluants. D'autre part, elle affecte une des activités les plus dynamiques sur certains littoraux, les cultures marines, ostréiculture sur estran, mytiliculture sur pieux (bouchots) ou sur corde (en pleine eau, au large ou dans les bassins comme celui de Thau dans le Languedoc) et les élevages de poissons (salmonidés, bars, dorades.).

algues...

Cette qualité des eaux est conditionnée par la maîtrise technique, localement, par des stations d'épuration efficaces (avec cependant parfois des effets pervers lorsqu'elles rejettent du phosphore) et surtout par ce qui se passe en amont dans les bassins-versants. Autant le traitement local en cas de pollution peut être rapide, autant il paraît plus délicat de traiter les pollutions liées aux activités agricoles. Les estrans sont alors affectés par des dépôts d'algues, des "*marées vertes*" que l'on peut observer partout, lorsque les températures de l'eau s'élèvent, de la Chine à la Bretagne. Tous ces faits renvoient à un phénomène qui se développe toujours dans les eaux côtières et qui est une eutrophisation des eaux. Marées vertes, marées rouges, marées brunes caractérisent des eaux colorées par des organismes de tailles différentes dont les plus importantes sont des algues (les ulves pour employer le mot vulgaire), que l'on trouve partout dans le monde. Les dégâts occasionnés peuvent être dramatiques car l'hydrogène sulfuré, issu de la putréfaction de grandes quantités d'algues, est toxique. Ces marées vertes sont de plus en plus fréquentes et sont même très spectaculaires, à en considérer les effets sur la plage réputée de Qingdao dans le Shandong en Chine où des milliers de baigneurs pataugent dans une bouillie verdâtre. Elles constituent une atteinte à l'environnement et ne se développent que dans des circonstances particulières et dans certaines conditions de milieu favorable. Tout un écosystème altéré par la pression humaine est ainsi en cause.

Eutrophisation

Toutes ces manifestations visibles de déséquilibres dans les écosystèmes côtiers relèvent de l'eutrophisation des eaux. Une eutrophisation marquée par l'accumulation à température élevée de débris organiques putrescibles dans les eaux stagnantes provoquant la désoxygénation des eaux profondes. Autre forme d'eutrophisation, les proliférations phytoplanctoniques qui entraînent dans la couche superficielle des eaux une élévation de la concentration en oxygène dissous, conséquence d'une production d'oxygène par la photosynthèse supérieure au flux de dégazage purement physique vers l'atmosphère (sursaturation des eaux de surface) dans un contexte d'eaux confinées (fonds de baie ou estuaires) à faibles mouvements liés au battement des marées (ou à leur faiblesse). En revanche, ces couches superficielles sursaturées privent les couches inférieures de l'alimentation en oxygène et sont à l'origine d'hypoxies, c'est-à-dire de la disparition de la faune par asphyxie. Un tel phénomène a été observé en baie de Vilaine en juillet 1982 provoquant la mort massive d'invertébrés benthiques et de poissons de fond, comme les congres; les circonstances étaient favorables à l'apparition de ces eaux "*colorées*", avec des apports trop abondants d'eaux douces en surface, moins denses que l'eau de mer et riches des apports de sels nutritifs des bassins-versants. Ces "*blooms phytoplanctoniques*" ne perdent de leur vigueur que dès lors que le brassage des eaux s'accroît, à l'occasion de tempêtes ou encore de courants de marée plus puissants lors des vives-eaux. De tels phénomènes sont observés dans l'estuaire de la Seine, également en mer du Nord ou encore

dans la mer Baltique, plus exposée du fait des apports des fleuves, de la faible salinité qui entraîne une forte stratification saline et thermique des eaux, en sorte d'ailleurs que la fosse centrale de la Baltique est en situation d'anoxie quasi permanente. Les scientifiques américains ont fait des observations similaires pour les baies de la côte atlantique, celle de la Chesapeake en particulier. Par réactions en chaîne, tous les écosystèmes se trouvent affectés par ces phénomènes qui combinent des situations naturelles conjoncturelles et les effets divers de l'activité humaine. Ces perturbations peuvent entraîner régulièrement des interdictions de vente des coquillages, ou des mollusques comme les moules. Cette protection nécessaire de la santé des consommateurs entraîne des arrêts de plus ou moins longue durée de l'activité des ostréiculteurs et des mytiliculteurs, en baie de Vilaine ou encore dans le bassin d'Arcachon.

Marées noires et pollutions chimiques

Les pollutions pétrolières sont celles qui mobilisent le mieux les médias qui y voient de l'audience, l'occasion pour la plupart de vitupérer l'irresponsabilité des sociétés pétrolières ou des armateurs qui font circuler des navires-poubelles sur les mers. Des clichés à quoi ajouter la touche sentimentale dès lors que des oiseaux par milliers sont englués dans les nappes de mazout ou viennent mourir sur les plages. Pour ne rien dire des atteintes à l'environnement littoral. Ces clichés correspondent à des réalités mais doivent être appréhendés avec le sang froid nécessaire à tout scientifique. Dénoncer n'est pas toujours proposer des solutions dont on peut montrer, sinon qu'elles offrent une assurance permanente de succès, du moins qu'en quelques décennies, on aura beaucoup progressé. En fait, les pollutions pétrolières sont très relatives si l'on considère la quantité de pétrole et de produits chimiques qui circulent. Au début des années 1970, on évaluait à près de 3,8 millions de tonnes la quantité d'hydrocarbures de toutes sortes répandue chaque année dans les océans et les mers. La part des navires, dans ces déversements d'hydrocarbures, était alors estimée à près de 1,4 million de tonnes, soit 37% de ce total. Au début des années 2000, on considère que ce sont encore 3 millions de tonnes d'hydrocarbures qui se répandent annuellement en mer mais que les navires ne sont plus à l'origine qu'en moyenne de 300.000 tonnes, c'est-à-dire 10% du total (en gros la cargaison d'un ULCC). Ce résultat a été obtenu alors que, en l'espace de 30 ans, le tonnage des marchandises transportées par voie maritime a pratiquement doublé, le pétrole voyageant par mer représentant un peu plus de 60% du pétrole produit. Les pollutions liées au pétrole ne représentant même pas 1% de ce qui est transporté! Il n'en reste pas moins que ces pollutions, pétrolières ou chimiques, sont toujours un sujet d'inquiétude pour la santé des océans et de leurs bordures. Ces pollutions ont des origines diverses, les plus massives ont été observées à l'occasion de conflits (Koweït en janvier 1991 – 800.000 t.) ou lors d'incidents sur des puits (golfe du Mexique à deux reprises, *Ixtoc* le 3 juin 1979, 500.000 tonnes; *Deepwater* 20 avril 2010, 780.000 tonnes) mais la plupart sont liées à des naufrages de pétroliers, 18 cas sur 20 déversements selon les statistiques du CEDRE. La côte bretonne et, d'une manière plus générale le littoral atlantique, de l'Ecosse à l'Espagne,

est la plus fréquemment touchée, depuis le *Torrey Canyon* en 1967 jusqu'au *Prestige* en 2002 en passant par le pétrolier *Erika* en 1999. L'explication par la rudesse des mers en ces lieux n'est pas l'élément le moins significatif: violentes tempêtes, houles fortes et durables, vents et courants portant au littoral, côtes rocheuses et découpées; tout se conjugue pour entraîner des drames en y ajoutant bien entendu la vétusté de certains navires. Argument souvent avancé qui ne vaut pas pour la majorité de cas. Les bateaux-poubelles facilement dénoncés existent certes mais leur nombre est infime si l'on considère que sur près de 50.000 navires qui sillonnent les océans, 38% ont moins de 5 ans.

Déchets solides, du local aux grands vortex des océans

Autre plaie, les déchets, c'est-à-dire "*tout matériau ou objet fabriqué directement ou indirectement, volontairement ou involontairement rejeté ou abandonné dans les milieux aquatiques*" (Galgani, 2014). Selon les spécialistes, les déchets représenteraient de l'ordre d'un milliard de tonnes dans les océans et les plastiques et les micro-plastiques qui en sont la dégradation en constituent une large part évaluée à 260 Mt/an. Ils affectent toute la chaîne trophique, du plancton aux espèces supérieures comme les poissons qui les consomment. S'y ajoutent tout ce que les pêcheurs perdent, filets, nasses, dans lesquels poissons et oiseaux viennent se piéger (et les tortues, particulièrement affectées). Sur le plan spatial, on conçoit que les eaux côtières ou proches des continents en portent l'essentiel. En mer du Nord et en Méditerranée, les matières synthétiques représentent respectivement 75% et 83% des déchets, les objets en bois 6 et 8,3%, le verre 8,3% et papiers et cartons 5,4% (source Programme OSPAR et mesures du projet *International Clean up Campaign*). Mais on observe également, du fait des courants de surface, de fortes concentrations dans des parties très éloignées de côtes, dans le Pacifique et dans l'Atlantique, à la mesure des concentrations humaines dans l'hémisphère nord. Après le *tsunami* qui a frappé les côtes japonaises en 2011, environ 100 Mt de déchets sont arrivées à la mer et on estime que 5 Mt ont dérivé vers l'est du Pacifique à l'issue de la catastrophe et la concentration est la plus forte au cœur des grandes gyres de courants par lente dérive. On parle du "*great garbage patch*" entre le Japon et Hawaï, cette grande tache de poubelle est presque un nouveau continent. Une menace croissante là encore pour la santé des océans et des hommes!

Vie et mort des coraux

Si le "*monde récifal*" (Salomon, 2008) constitue un milieu marin exceptionnel, c'est également un des plus fragiles et des plus sensibles à toutes sortes de transformations de son environnement, qu'elles soient d'origine naturelle (ainsi du réchauffement climatique ou de l'acidification des océans) ou humaine sous la forme de diverses pollutions. Les récifs coralliens font l'objet d'un suivi scientifique constant et attentif. Ils constituent, en particulier dans l'océan Pacifique, un ensemble de formes qui sont, chronologique-

ment, les marqueurs d'une longue évolution liée à la mobilité des plaques lithosphériques, allant du récif frangeant à l'atoll. Au départ, l'émergence d'un volcan en zone intertropicale et dans des conditions hydro-climatiques favorables (limpidité des eaux, température de l'eau comprise entre 18 et 30°, agitation forte qui permet une bonne oxygénation), constitution progressive d'un récif frangeant, puis plus ou moins lentement selon la vitesse de déplacement de la plaque au-dessus d'un point chaud, formation d'une barrière de corail à mesure que s'enfoncent l'édifice volcanique. Enfin, stade ultime, l'atoll qui n'est qu'une couronne de corail. Ces récifs sont aussi des lieux d'activité biologique proliférante: un écosystème d'une grande richesse et, partant, d'une grande sensibilité à toutes les pressions qui peuvent altérer la croissance des coraux. Les activités humaines d'une part et l'évolution naturelle d'autre part conditionnent la vie des coraux et, par conséquent, des îles et îlots.

La Grande Barrière de Corail s'étend en Australie sur près de 2.000 km et recouvre plus de 400.000 km². Il s'agit du plus grand système de récifs coralliens du monde avec quelque 400 espèces de coraux fréquentés par plus de 1.500 espèces de poissons, des petits gobies aux requins-baleines et plus de 5.000 espèces de mollusques. C'est aussi l'habitat d'espèces menacées d'extinction, comme le dugong et la grande tortue verte. De 1985 à 2012, plus de 2.200 relevés ont été effectués sur 214 récifs coralliens représentatifs de la Grande Barrière. Les résultats sont catastrophiques: la Grande Barrière aurait déjà perdu la moitié de ses coraux ! Une étude publiée par *l'Australian Institute of Marine Science* démontre que, en seulement 27 ans, elle a perdu la moitié de ses coraux vivants. Les causes en sont les suivantes: 48% du fait des tempêtes (34 cyclones ont touché la Grande Barrière de Corail depuis 1985); 42% par les étoiles de mer "*couronnes d'épines*" dévoreuses de coraux; 10% par le blanchiment, un phénomène qui s'explique lorsque les algues symbiotiques des coraux sont expulsées des polypes suite à un *stress* (réchauffement des eaux, pollution). Comme l'a déclaré le directeur de cet institut "*Nous ne pouvons pas stopper les tempêtes mais, peut-être pouvons-nous arrêter les étoiles de mer 'couronnes d'épines'. Si nous le pouvons, alors la Grande Barrière de Corail aura plus d'opportunités pour faire face au défi du réchauffement et de l'acidification des eaux.*" Le développement de cette étoile de mer (*Acanthaster planci*) est sans doute lié à des changements intervenus dans la qualité de l'eau et, comme en Bretagne pour les algues vertes, l'origine est à rechercher dans l'abondance des nitrates dans l'eau, conséquence de l'élevage intensif pratiqué dans certaines régions côtières mais également du développement touristique et des plantations de canne à sucre. Sédiments, pesticides et fertilisants viennent s'accumuler dans les lagons et ces panaches turbides gênent la croissance des coraux ainsi fragilisés dans la compétition entre espèces.

L'avenir sous contrainte du climat

L'avenir des océans ne peut être considéré que dans le long terme. La circulation des eaux y est lente, caractérisée par ce tapis roulant qui entraîne les eaux froides en profondeur depuis la façade est de l'Amérique du nord où, denses et salées, elles plongent à

la latitude de Terre Neuve environ. Il faut des dizaines d'années, des siècles plus sûrement encore, pour que la longue boucle soit bouclée mais les recherches actuelles montrent bien le rôle singulier de l'Atlantique, moteur d'un système interconnecté. Or, l'on sait que la banquise arctique montre des signes de fragilité (qui inspirent tous ceux qui voient dans les routes maritimes circumpolaires un raccourcissement possible des distances entre les trois pôles économiques de la triade), témoignage d'un réchauffement des eaux. Donc des premiers effets d'un réchauffement du climat. Ce réchauffement a deux grands types de conséquences pour les océans, d'abord un réchauffement des eaux de surface aux latitudes moyennes et hautes, ensuite une acidification des océans qui pourrait avoir des conséquences à terme sur l'ensemble de la biodiversité océanique.

Le niveau des océans s'est relevé en quelques milliers d'années de près de 120 m. avec des rythmes contrastés. Le XXe siècle connaît une élévation de la température, de l'ordre de 0,5°C entre 1880 et 1940 mais elle a baissé de 0,2°C jusqu'à la fin des années soixante. Le niveau des mers se serait relevé d'une quinzaine de centimètres, toutes causes confondues. Il tend d'ailleurs à s'accélérer depuis deux décennies. Faut-il "*craindre le déluge*" comme l'écrivait Roland Paskoff (1983) dans un livre remarqué *Côtes en danger?* Sûrement pas à terme rapproché et au-delà des polémiques récentes, médiatisées donc en partie tronquées des vérités scientifiques du moment, rien n'indique qu'il faille s'attendre à plus de 50 cm sur le siècle; ce que le dernier rapport du GIEC a confirmé; sans aggraver les pronostics "*stables*" depuis 2007 cependant!

Acidification des océans

Les océans absorbent chaque année des milliards de tonnes de CO₂ présentes dans l'atmosphère et l'on a effectivement observé ces trois dernières décennies une augmentation de la concentration relative en CO₂ dans les océans Pacifique (Hawaï) et Atlantique (Bermudes, îles Canaries). Plus il y a de CO₂ dans l'atmosphère, plus il y a de gaz dissout dans les océans. Bien que les océans soient en état de réguler progressivement le taux de CO₂ dans l'atmosphère, les scientifiques ne savent actuellement que très peu de choses sur les conditions et les limitations de cet échange. Et même si l'augmentation du CO₂ peut favoriser la photosynthèse et donc la croissance du phytoplancton (plancton végétal), elle menace parallèlement tous les organismes marins producteurs de calcaire parce qu'elle perturbe les équilibres chimiques à la surface des océans. L'eau est plus acide et contient toujours moins de carbonate de calcium, de sorte que la formation de calcaires des coraux et des espèces à coquilles est ralentie. Le pH (mesure dont la valeur est située sur une échelle de 1 à 14 qui permet d'évaluer le taux d'acidité) de l'eau de mer a déjà diminué (et est donc devenu plus acide) de 0,1 unité; on prévoit que le pH continuera à diminuer de 0,3 à 0,4 unité pour 2.100. Or, la concentration en CO₂ n'a jamais été supérieure à environ 280 ppm pendant les 800.000 dernières années, un pH préindustriel moyen d'environ 8,2 et l'acidification des océans liée aux activités humaines est d'environ 100 fois plus rapide dans l'eau de surface qu'au cours des dernières dizaines de millions d'années. Le CO₂ atmosphérique qui est aujourd'hui à 390 ppm augmente

d'environ 2 ppm par an, un phénomène d'une telle inertie qu'il faudra beaucoup de temps pour le stabiliser, en partant d'une moindre consommation des énergies fossiles productrices de CO₂. On mesure la contradiction, par une sorte de clin d'œil de l'histoire des hommes, entre la prospection *offshore* pour avoir toujours plus d'hydrocarbures (et les brûler) et les craintes relatives à la santé des eaux océaniques. Les îles coralliennes sont particulièrement menacées à terme et à cette menace fragilisante s'ajoutent les menaces classiques liées aux tempêtes et à l'élévation du niveau des océans. Il n'est pas trop tard pour prendre une série de mesures pour conserver et protéger les richesses de l'océan.

Voilà en quelque sorte, un bref panorama de l'étendue des altérations environnementales de la zone côtière au grand large. C'est beaucoup et souvent strictement localisé! Parfois aveuglés par la puissance et le dynamisme des économies contemporaines mondialisées, beaucoup d'observateurs qui d'ailleurs tendent plutôt à les dénoncer finissent par oublier (s'ils l'ont seulement appris un jour) que les grandes institutions internationales n'ont pas attendu les dégâts du progrès pour s'inquiéter de l'état de santé des mers et des côtes. Il importe donc de relativiser des jugements abrupts (et souvent "engagés") en rappelant justement comment le monde a aussi construit patiemment une vraie politique de conservation et cela dès après la seconde guerre mondiale.

Rappel de quelques grandes dates.

Rappel des pratiques américaines: le CZMA.

Mise en œuvre de la GIZC.

Plus de réponses qu'on ne croit dans un cadre mondialisé depuis... longtemps!

Sans doute le tableau précédent peut-il apparaître de couleur relativement sombre. Il ne peut en aller différemment car toutes les pressions exercées sur le milieu ont des conséquences qu'il faut gérer. De longue date, les préoccupations furent plutôt patrimoniales, propres à une société occidentale dominée par des élites de naissance ou de fortune: l'accent fut mis sur les valeurs patrimoniales des paysages, par exemple, des sites, des monuments sans pour autant aller au-delà et distinguer le littoral et l'océan pour ce qu'ils étaient, dans leurs caractères spécifiques. A partir des années 1960, il en va différemment car le regard n'est plus porté sur des sites à conserver pour leur haute valeur patrimoniale mais plus largement, c'est l'environnement naturel qui devient le patrimoine commun de l'humanité. Les littoraux et les mers n'échappent pas à cette nouvelle logique (Miossec A, 1993 et 2009).

Étapes de la prise de conscience.

La prise de conscience fut lente, à la mesure des dégradations constatées, avec d'ailleurs une tendance croissante, selon les lieux, à en exagérer les effets. Dès l'essor du tourisme en bord de mer, des associations locales de riverains commencèrent à dénoncer,

non sans ambiguïté, les fortes pressions sur l'espace littoral et les dégradations qui les accompagnèrent souvent. L'existence d'une érosion lente mais continue du rivage fut souvent révélée par les protections exigées par des riverains soudain confrontés à la mer et pas seulement pour l'admirer. Cette prise de conscience n'était au fond que le brutal basculement d'une société paysanne qui n'était qu'indifférence à l'égard des flots, sauf dans le cas des digues de protection des marais et des polders, vers une société urbaine dont l'hédonisme s'accommodait certes de la vision des tempêtes en bord de mer en hiver à condition que les villas ne soient pas touchées: peu se résolurent à réfléchir à ce que cela signifiait! Ceci concernait l'échelle locale: longue fut la gestation d'une exigence de prise en considération de la qualité de l'environnement. C'est en fait par le haut que vinrent les initiatives, aussi bien des Etats-Unis que de la France qui furent l'un et l'autre concernés dès le début des années 1970. Les deux voies sont différentes dans le court terme mais au fond convergentes sur la longue durée. L'une comme l'autre visent à préserver la qualité de l'environnement littoral sans trop contraindre les formes du développement économique. Certes, l'ambition conservationniste venait de loin si l'on considère l'action séculaire du *National Trust* britannique mais son action était plus inscrite dans une appréhension de la conservation du patrimoine (des monuments en fait) que de la nature elle-même et il fallut attendre longtemps pour que la création d'*Heritage Coast* inscrive des sites côtiers, les équipe et les mette en valeur.

Autant dire que la protection du littoral et de la mer est de constitution récente et encore faut-il souvent dissocier les côtes de l'océan, à la fois pour des raisons politiques (position des Etats vis à vis de leur zone côtière) et culturelles (les populations qui vivent sur le littoral sont une minorité, quoique disent les statistiques et les cartes: on peut vivre à dix kilomètres des côtes sans jamais y jeter un regard, le "tropisme" littoral vaut souvent d'être revisité, en France en particulier).

Aux États-Unis, la mise en œuvre du *Coastal Zone Management Act*.

C'est aux Etats-Unis d'Amérique, à la fin des années 1960, que les pas décisifs ont été accomplis. Rédigé à la demande du président Richard Nixon, le rapport Stratton, *Our Nation and the Sea*, fixe le cadre dans lequel les divers partenaires vont progressivement construire une politique tout à la fois de protection et de développement de la zone côtière. Le *Coastal Zone Management Act* approuvé par le Congrès (Sénat et Chambre des Représentants) devint loi fédérale le 27 octobre 1972 lorsque Nixon le signa. En soi et en apparence, c'est une loi venue du haut et qui pouvait être jugée, en particulier par les Etats côtiers toujours jaloux de leur indépendance, contraire à leurs intérêts. En pratique, il en alla tout autrement... Le texte américain présente bien des originalités: il affirme solennellement que la zone côtière est tout à la fois riche de ressources, d'ordre naturel, commercial, récréatif, écologique, industriel et paysager, soumise à des pressions croissantes dont les effets sont sensibles (diminution de la ressource biologique marine, transformation constante "et regrettable" des écosystèmes, diminution des espaces accessibles au public, érosion côtière...), écologiquement fragile dont très sensible aux pres-

sions de nature anthropique. En résumé, un patrimoine essentiel à la vie de la Nation et que l'on doit traiter avec rigueur. Notant qu'aucun des cadres réglementaires n'était en mesure de résoudre les problèmes posés, le *Coastal Zone Management Act* entendait encourager les Etats côtiers à exercer une autorité pleine et entière sur les milieux et les espaces formant la zone côtière. En soi, un texte fédéral "ouvert" et encourageant les initiatives locales. Dans la pratique et sur le long terme, l'Acte est un vrai succès, renforçant la protection sans interdire le développement; il a aussi cette grande originalité de reconnaître au fond la singularité des lieux et, politiquement, l'autorité des Etats. Il faudra une vingtaine d'années pour que chacun des Etats côtiers adhère à l'Acte, non sans réticence parfois mais avec l'intelligence et le pragmatisme nécessaire pour comprendre les enjeux. L'adhésion à l'Acte entraînait les aides fédérales qui venaient ainsi s'ajouter aux initiatives locales, en un efficace balancement entre l'autorité centrale et les structures mises en place dans chacun des Etats. Au centre, des pratiques collaboratives mais fondées sur tous les lobbyings autorisés par la loi américaine entre l'*Office of Ocean and Coastal Resource Management* (aujourd'hui le NOAA – *National Oceanographic and Atmospheric Administration*) où cohabitent tant bien que mal politiques nommés par le Président et fonctionnaires convaincus de l'importance de leur mission, les groupes de défenseurs de l'environnement, les groupes professionnels (*National Association of Homebuilders, US Corps of Engineers, American Petroleum Institute...*), les sections du Congrès en charge des questions littorales et bien entendu les Etats côtiers dont certains furent les pilotes d'initiatives protectionnistes fortes (Etat de Washington, Californie, Maryland...).

En France, la lente évolution d'une conception centralisée de l'aménagement du littoral.

La France est passée en une quarantaine d'années d'une conception très étatique et centralisée de ce que l'on appelle l'aménagement du littoral à une politique qui devrait être plus décentralisée (mais ne l'est guère) de la gestion du littoral. Au-delà des ambiguïtés du vocabulaire, ce sont en fait deux conceptions de la politique territoriale qui sont face à face, l'une, anglo-saxonne et particulièrement américaine, qui plaide que dans un état fédéral les états côtiers ont toute légitimité pour mettre en œuvre leur propre politique, de fait "décentralisée" et l'autre qui considère, forte d'une construction nationale pluri-séculaire et d'une réelle méfiance de ses élites techno-bureaucratiques vis-à-vis des pratiques locales que le contrôle et les impulsions doivent venir du sommet. *Top down* à la française contre *bottom up* à l'américaine. En réalité, les choses ne sont pas si tranchées et les politiques finissent par converger dans l'esprit d'une gestion plus durable des espaces et des ressources en mer et en bord de mer.

L'aménagement du littoral est indissociable de l'aménagement du territoire en France dont il n'occupe au fond que l'espace marginal: il est le produit de l'affirmation du pouvoir de l'Etat après la Seconde Guerre mondiale et surtout après 1958 lorsque l'on crée la DATAR, cette délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale dont les changements d'intitulé depuis une bonne décennie disent mieux que tout discours

l'incertitude qui règne désormais en matière d'aménagement. Parti de l'Etat, il incarne donc souvent une vision régaliennne, pilotée du sommet et, d'une certaine manière, indifférente aux cultures régionales et aux préoccupations des populations locales. Son objectif est le développement économique en choisissant des fonctions susceptibles d'avoir un effet d'entraînement que l'on pourrait cependant contrôler. L'aménagement de la côte du Languedoc-Roussillon est le meilleur exemple d'une telle démarche, conduite dans le cadre d'une mission interministérielle connue sous le titre de "*mission Racine*" du nom du haut fonctionnaire qui la dirigea (décret du 18 juin 1963). La mission avait plusieurs objectifs. D'abord, structurer le littoral languedocien pour attirer des touristes et singulièrement tous ceux d'origine étrangère (nord de l'Europe) qui passent l'été sur la Costa Brava espagnole toute proche. Ce flux est source de devises. D'un autre côté, le choix du tourisme conçu à l'échelle vaste du littoral entre les Albères et le delta du Rhône était supposé générateur d'emplois, à la fois directement lors de la construction des stations balnéaires puis indirectement par les emplois induits par la demande touristique. En terme d'aménagement, l'opération s'inscrivait dans un champ pratiquement vierge (ou du moins considéré comme tel par beaucoup qui ont peu le souci des cabanons traditionnels qui font la joie des milieux populaires). De ce fait, les unités touristiques sont bien conçues et dessinées sur le papier, des planificateurs et des architectes mobilisés pour penser la trame de l'urbanisation touristique: on ne laissera pas quiconque faire ce qu'il entend dans un jeu classiquement libéral en bord de mer. Autant dire que les effets pervers de la "*spéculation foncière*" sont fortement atténués dans le périmètre des stations et ne devraient pas être reportés aux marges laissées libres puisque celles-ci fonctionneront comme de vraies coupures d'urbanisation, des "*fenêtres*" où une nature protégée sera proposée aux estivants. Enfin, le parti était de construire ces unités touristiques autour de ports de plaisance, qui induisent là encore industrie nautique et emplois plus que saisonniers. On est bien là en présence d'une réelle opération d'aménagement du littoral si on prend pour définition de l'aménagement celle du géographe Paul Claval; "*ensemble des mesures concertées qui règlent l'utilisation de l'espace et son équipement de manière à assurer le plein épanouissement des individus, à faciliter la vie sociale en minimisant des frictions qui résultent de la distance et du rapprochement d'activités antinomiques et à éviter les perturbations de l'équilibre naturel dont la destruction serait, immédiatement ou à terme nuisible à la collectivité*". Au fond, l'aménagement est profondément un acte volontariste, politique, mobilisant en abondance de l'espace, des hommes et des capitaux avec déjà cependant un souci de "*ménagement*" de l'espace qui ne saurait être laissé à la libre disposition d'un jeu d'acteurs de toute façon complexe.

Cette conception de l'aménagement du territoire perdure en France dans les textes et dans les mentalités, au moins au niveau de l'Etat pendant plusieurs décennies mais l'âge d'Or des années 60 est achevé. La Mission interministérielle d'aménagement de la Côte Aquitaine n'aura pas le même succès dans la décennie suivante, affaire de milieu différent et sans doute plus difficile à aménager, affaire aussi d'attractivité car la côte aquitaine n'offre ni les mêmes potentiels climatiques, ni ne se trouve sur un axe de transit majeur vers la péninsule ibérique. Cette décennie inaugure une lente rupture dans la

conception même de l'aménagement à la française: le rapport Piquard de 1973 donne la ligne, son titre est bien "*littoral, perspectives pour l'aménagement*" (Piquard, 1973) mais son contenu, très équilibré, exprime des inquiétudes concernant la densification excessive qu'impliquent certaines activités, le tourisme en particulier. D'où l'ouverture clairement affichée vers le "*tiers naturel*" sur le littoral et l'annonce de la création qui va suivre très vite (1975) d'un Conservatoire de l'espace littoral.

L'aménagement, tel que conçu pendant les trente glorieuses, a vécu; les expériences qui suivent et s'inscrivent dans cette logique très positiviste et même productiviste échouent plus ou moins (les Schémas de Mise en Valeur de la Mer – SMVM, par exemple), la loi Littoral de 1986, pierre angulaire d'une politique qui reste encore dans une logique "*d'aménagement*" (qui est dans le titre) accompagne une évolution qui mènera lentement et avec bien des réticences liées à la nature même de l'Etat en France à une nouvelle conception vis-à-vis du littoral, la gestion intégrée des zones côtières. Gestion, la traduction de l'anglais "*management*". Ambiguïté de la langue qui cependant exprime aussi une "*culture*", en France très centralisatrice.

L'émergence d'une politique de gestion intégrée des zones côtières, du global au local (et vice-versa).

Agenda 21

C'est à la suite du sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992 que la nécessité d'une approche globale des problématiques maritimes et littorales s'est faite sentir. Chacun pouvait et pu alors dénoncer des pressions très lourdes sur ces milieux, comme le disait déjà la rapport Stratton et comme le confirmait le CZMA des Etats-Unis. Pression sur l'espace (fragile et rare), ici la zone côtière conçue de part et d'autre du trait de côte, pression sur le milieu, aussi bien à terre (les marais et les dunes littorales) qu'en mer et par extension sur la mer très au large du fait de la ressource halieutique. Sagement mais avec l'appui plus agressif et dénonciateur des organisations non gouvernementales dévouées à la seule protection apparente, les participants du Sommet de Rio ont cherché à concilier les points de vue des protagonistes, selon une logique encore une fois empruntée aux USA mais derrière eux assez largement à toute une pratique anglo-saxonne de gestion dans le but d'un usage "*raisonné*" (*wise use*) de la ressource, qu'elle soit physique ou biologique. C'était donner le signal de la gestion intégrée des zones côtières.

L'Agenda 21 est le document de référence du sommet de la Terre qui s'est tenu à Rio de Janeiro en 1992. Il constitue en quelque sorte la feuille de route de la communauté internationale pour le XXI^e siècle, une "*stratégie globale pour le développement durable*" qui doit être déclinée de manière descendante depuis les Nations Unies jusqu'à la moindre communauté littorale mais aussi de manière remontante depuis ces dernières dont les pratiques doivent s'inscrire dans le cadre préétabli avec la souplesse qu'exige tout à la fois la reconnaissance des réalités économiques, culturelles et sociales locales. C'est la double logique de l'expérience à la base (*bottom up*) et des recommandations

au sommet (*top down*). De fait, l'Agenda 21 signe également et précocement, à peine la chute du Mur de Berlin marque-t-elle un changement fondamental, une mondialisation qui va se renforçant. L'ambition est globale, elle touche la planète tout entière et sur la totalité des problèmes qu'elle rencontre et qu'elle va devoir affronter. Pour tous les objectifs, une seule méthode réaliste et assez empirique: la coopération internationale seule susceptible d'assurer à la fois une certaine sécurité pour la planète et un certain équilibre socio-politique. On n'en est pas encore à parler d'étendre la démocratie à l'ensemble du monde mais on rappelle aussi que la plus grande transparence dans l'action est nécessaire, manière d'envisager la diffusion des principes démocratiques. Si l'objectif est le développement durable, cela passe par un développement économique plus intense des pays en développement, garant de la lutte contre la pauvreté, garant aussi de politiques sanitaires plus efficaces, sans oublier (mais ce n'est pas affiché si clairement) d'aborder la question démographique. On le voit, les ambitions de l'Agenda sont vastes, intégratrices plus que totalisantes mais fort inspirées des pratiques culturelles anglo-saxonnes. Tout ce qui touche à l'environnement est considéré avec une attention accrue, à commencer par les préoccupations du changement climatique (ou du réchauffement climatique): lorsque l'on parle de "*changement global*", on est bien au cœur des réflexions sur les relations de l'homme avec son milieu. Quelles politiques mettre en œuvre pour éviter les déboisements accélérés, quels principes accepter pour éviter les rejets de carbone dans l'atmosphère et, partant, comment affronter le niveau des océans qui ne cesse de s'élever?

En bref, une vraie révolution à l'échelle planétaire, avec la déclinaison de l'Agenda 21 à travers une série d'agendas locaux visant à mettre en place les conditions locales d'un développement durable. Chaque entité régionale se doit de les aborder (l'Europe n'y échappe pas) et chaque Etat à son tour. Les "*Grenelles*" français en sont l'écho, même lointain, dans le temps et, bien entendu chapitre par chapitre, chaque thématique est abordée. D'où le chapitre 17 de cet Agenda 21 consacré aux océans (Cicin-Sain et Knecht, 1998, Miossec et al., 2012).

...gestion intégrée des zones côtières.

Il s'agit là d'un concept émergent qui tend à considérer qu'on ne peut gérer le littoral si l'on ne considère pas qu'il s'agit d'un système dont tous les éléments sont solidaires. L'idée est plutôt d'origine anglo-saxonne et s'inspire, sur la longue durée, des principes édictés en 1972 lors de la promulgation aux Etats-Unis du *Coastal Zone Management Act*. Cette idée scande également les deux décennies suivantes et aboutit, lors du sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992, à l'insertion du principe de la gestion intégrée des zones côtières dans le chapitre 17 de l'Agenda 21 consacré aux Océans. Le rapport entre l'émergence de la gestion intégrée et les problèmes environnementaux est étroit: c'est bien pour que toutes les ressources marines et côtières soient gérées de manière rationnelle, dans une vision de développement durable, que l'on a considéré que l'intérêt collectif était supérieur aux intérêts individuels en partant cependant du principe que l'échange, le dialogue entre partenaires du jeu littoral étaient la clé d'une bonne gouvernance.

La gestion intégrée des zones côtières repose sur une vision de la gouvernance qui cherche à tirer parti des initiatives de la base tout en laissant au sommet des possibilités d'incitation, en particulier sur le plan des financements. Pensée d'abord à l'échelle internationale sous l'égide d'organismes dépendant des Nations Unies et relayée fortement sur le terrain, dans les pays du Sud en particulier, par les organisations non-gouvernementales, la gestion intégrée des zones côtières fait l'objet de programmes expérimentaux à l'échelle européenne et à celle de la plupart des Etats membres de la Communauté Européenne. La France ne s'est qu'assez tardivement lancée dans l'expérimentation: ses traditions fortement centralisatrices freinaient l'initiative locale. Toutefois, depuis une décennie et la proposition faite en 1995 dans le rapport Bonnot ("*Pour une politique globale et cohérente du littoral en France*"), le principe a progressivement imprégné les esprits et, progrès de la décentralisation aidant, des initiatives locales ont fait le lit d'une nouvelle vision de la gestion des territoires littoraux, conçus d'ailleurs comme un espace à la fois terrestre et marin. Il apparaît aujourd'hui que la gestion intégrée des zones côtières, si elle est appliquée avec bon sens et souplesse, pourrait apporter les solutions aux problèmes que les Schémas de Mise en Valeur de la Mer n'avaient pas su résoudre. On doit donc considérer la montée des principes de la gestion intégrée des zones côtières comme l'expression d'une progressive convergence des points de vue sous la pression d'une mondialisation qui à juste titre suppose que les problèmes planétaires soient appréhendés de manière globale. La gestion intégrée ne néglige ni le réchauffement climatique, ni la montée du niveau de la mer et les risques associés. Elle va cependant plus loin, à la fois exigeante sur les principes et tolérante sur des pratiques qui sont largement le reflet de cultures locales que l'on se doit de respecter. En cela, la gestion intégrée des zones côtières traduit plutôt le triomphe d'une vision décentralisée de la gestion et si la France s'y met, c'est à la fois en désespoir de cause (les autres solutions, trop pilotées par l'Etat n'ont pas donné de bons résultats) mais également au nom d'un réalisme politique qui prend acte de la construction européenne, des principes d'initiatives locales plus spécialement acceptées dans des Etats où la part des autonomies provinciales est une marque historique forte.

L'intégration, principe de base est tout à la fois sectorielle, administrative, spatiale, internationale et doit marquer la forte présence de la recherche scientifique. En cela, elle lie la recherche et le développement durable dont la gestion intégrée des zones côtières est un des aspects les plus éminents. Sectorielle, en ce sens que l'on cherche des interlocuteurs solidaires et assez organisés pour pouvoir débattre et peser sur la décision inévitablement politique: on doit passer d'une logique de conflits mal résolus (ou jugés insolubles) à une logique de transparence, de dialogue et de concessions réciproques; la recherche du compromis est la norme. La logique n'est pas "*lobbyiste*" au sens péjoratif que l'on donne trop souvent à ce terme: elle suppose le monde de la pêche organisé et responsable, apte à comprendre les enjeux et à faire accepter des décisions parfois douloureuses, c'est aussi vrai de toutes les professions (monde des armateurs et des ports, promotion immobilière...). Administrative car trop d'administrations liées à la mer (et le cas français est limpide) ont des positions divergentes; elles épousent le point de vue des professions du secteur qu'elles gèrent: les 17 administrations qui traitent de la mer

et des côtes en France doivent dialoguer en permanence pour que l'intérêt supérieur l'emporte sur les réflexes catégoriels. Un Secrétariat Général de la Mer, éclairé par le Conseil National du Littoral, pourrait avoir une action positive si ses relais à l'échelle locale étaient à la fois responsables, informés et innovants. Au plan spatial, l'intégration doit permettre de considérer l'ensemble d'un espace marqué de cohérence, liant la terre et la mer et dégagant des priorités d'action allant dans le sens d'un développement durable, c'est à dire respectueux des équilibres écologiques qui ménagent la ressource, limitent l'exploitation (des espèces comme de l'espace lui-même). Intégration spatiale signifiant aire géographique de dialogue mais pas forcément comme trop de gens l'entendent zonation de l'espace et renforcement des contraintes portant sur des limites qui en mer sont difficiles à saisir. Intégration de la science dans le jeu des acteurs pour finir et bien entendu intégration au sein même du monde scientifique qui trop souvent encore reflète des clivages paralysant. Les sciences de la nature et de la vie doivent dialoguer avec les sciences humaines et sociales pour, au-delà de la science pure, faire à l'ensemble des non spécialistes des propositions raisonnables et intelligibles à chacun. Ce n'est pas là le moindre des enjeux de la gestion intégrée des zones côtières, concept itératif et fortement "démocratique" en ce qu'il entend que chacun soit acteur de son destin. En soi, cette gouvernance nouvelle n'est qu'un outil, de conception large et décentralisée, qui autorise à la fois le développement et la protection/conservation, celle du littoral et des mers comme patrimoine et ceci au sens le plus commun du patrimoine, ce dont les hommes héritent et qu'ils doivent conserver et faire fructifier. Un outil simple et réaliste et sûrement pas l'usine à gaz que certaines administrations, en France en particulier, tendent à mettre en place, reproduisant ainsi les causes qui mirent en accusation leurs pratiques dépassées.

Une boîte à outils pour protéger mers et littoraux.

Derrière les grands principes exposés ci-dessus, se met en place un arsenal de mesures variées qui prend en compte la valeur patrimoniale des lieux et des milieux, qui permet le suivi permanent de l'évolution (on serait même tenté de dire du "développement" pour définir les seuils au-delà desquels un espace, un milieu, une espèce est menacé. Ces mesures procèdent de décisions politiques à différentes échelles, du local au global, par exemple de l'articulation des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) dans les Schémas de Cohérence Territoriale en France (SCoT) à un vaste ensemble comme la Méditerranée auscultée dans le cadre du Plan bleu né de la Convention de Barcelone en 1975, le tout décliné sous l'égide (pas toujours) du Programme de Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). Ces mesures aident les Etats mais également de plus en plus les Organisations Non Gouvernementales engagées dans la protection de l'Environnement dans leur action protectionniste, les Etats ayant plus souvent des préoccupations de développement qu'il convient tant bien que mal de faire cadrer avec l'esprit offensif des ONG. Il ne peut être question de tout décrire, sachant que tout est sujet à préoccupation protectionniste, de la bande côtière aux récifs coralliens, des mangroves aux marais maritimes: quelques outils peuvent cependant illustrer l'offensive; en France à titre d'exemple.

La loi littoral, une gestion “à la française”

Votée le 3 janvier 1986, la loi n° 86-2 “relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral” est venue clore une série de textes tendant à réglementer les usages du sol en bord de mer. Elle a fait couler beaucoup d'encre en ce qu'elle est d'abord un compromis entre ceux qui désiraient plus et mieux “aménager” le littoral et ceux qui, au contraire, entendaient mieux le “protéger”. Elle vient à son heure, couronnant en quelque sorte une vision très “réglementaire” du littoral, dans la droite ligne de l'Ordonnance de la Marine de 1681 qui faisait de la côte partie intégrante du territoire relevant du Roi et donc, à l'époque, de l'Etat. Ce n'est pas une loi de circonstance, qui ne serait liée qu'à la prise de conscience des pressions croissantes observées sur le littoral français; c'est, légitimement, un texte qui entend marquer un certain nombre de limites à ne pas franchir dans les formes d'occupation de l'espace littoral. Ce qui explique les réserves émises à l'égard de la loi, c'est qu'elle sort au moment où la décentralisation entre dans une phase active et l'Etat se trouve accusé de reprendre la main là où les élus locaux entendaient user de leur liberté nouvelle.

La loi littoral est une loi relativement brève, 3 titres et 42 articles où la philosophie est transparente et qui ne saurait passer pour un texte visant à la gestion globale du littoral; pour cela, il faut attendre le début du XXI^e siècle et la mise en œuvre en France de la gestion intégrée des zones côtières dont la loi reste d'ailleurs un pilier de référence.

Il s'agit d'une loi spécifique, à l'image de la loi montagne votée par le Parlement en janvier 1985. Son article premier reconnaît dans le littoral “une entité géographique” qui “appelle une politique spécifique... d'intérêt général”. Outre le caractère particulier du littoral, le souci est bien de l'administrer de telle sorte qu'il soit accessible à chacun et que (mais le texte ne le dit pas), il soit aussi considéré comme relevant du patrimoine de la Nation.

Sauf à considérer l'ordre des principes édictés, la loi est bien tout à la fois un texte d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral et chacun a pu y lire ce qu'il entendait développer sur le littoral: les élus locaux ont, dans un premier temps et pour la plupart, considéré l'aménagement comme la poursuite, plus encadrée et sûrement à leurs yeux trop encadrée de l'aménagement du littoral entendu comme une façon de continuer à développer les activités touristiques. Au fond, deux grands volets constituent cette loi. D'un côté, on encadre et on précise les conditions du “développement” et de l'autre côté on entend rappeler les principes d'une bonne protection des espaces et des milieux “caractéristiques” du littoral, sans d'ailleurs aller jusqu'à préciser les limites dans lesquelles on entend placer l'action.

Le titre 1 traite de l'aménagement et de la protection du littoral. C'est le titre principal et le seul que l'on considérera ici. Il s'agit d'adapter “certaines dispositions du code de l'urbanisme”; c'est dire l'enjeu principal de la loi. Comment en effet, maintenir les conditions du développement économique – et singulièrement du tourisme – tout en inscrivant l'action dans la durée (on notera, avant la lettre, que cette loi entend inscrire le développement comme durable)? Quelques indications sont données qui vont dans le sens d'une meilleure appréciation de ce que l'on peut faire. D'abord, l'affirmation qu'il y

a désormais une “*capacité d'accueil*” des espaces urbanisés ou à urbaniser : cette capacité n'est pas précisément fixée mais elle entend que les espaces naturels soient préservés et que les espaces voués à des activités traditionnelles (agriculture, forêts...) soient protégés. Une manière de figer l'existant et d'aérer l'espace en allégeant la pression. Ainsi affirme-t-on que des coupures d'urbanisation sont désormais nécessaires: l'extension du bâti ne peut se faire qu'en continuité avec l'existant ou sous la forme de “*hameaux nouveaux intégrés à l'environnement*”; ainsi est-il précisé également que dans les espaces proches du rivage l'extension du bâti ne peut que concerner des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Enfin, en dehors des zones urbanisées, les constructions sont interdites sur une bande littorale de 100 mètres. Tous ces éléments ambitionnent non pas de freiner l'urbanisation, mais de la canaliser à la fois dans l'intérêt de chacun et dans l'intérêt de tous: on ne peut plus faire n'importe quoi n'importe où, ce qui ne veut pas dire que tout développement soit interdit. Parallèlement, l'importance des espaces et des milieux est soulignée: on est dans une logique qui découle des principes du rapport Piquard de 1972 et de la création du Conservatoire du Littoral en 1975. L'article L 146-6 a fait couler beaucoup d'encre et soulevé l'indignation de bien des élus locaux: il porte sur les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et sur les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques. Ces espaces remarquables et caractéristiques doivent être soustraits à toute forme d'occupation lourde et tous les documents d'urbanisme doivent les prendre en considération, dès lors que ces espaces auront été décrits et délimités. Comme toujours en matière réglementaire, ce sont les décrets d'application de nombreux articles (et surtout du L 146-6) qui ont tardé et qui ont fait problème; en cela ils donnent bien le sentiment que la loi n'a pas à être considérée comme un bloc imposé mais comme un véritable cadre de réflexion, de débat et *in fine* d'action.

Pour le géographe, au-delà de la lettre, c'est l'esprit du texte qui importe et la prise de conscience qu'il exprime. L'esprit est à la recherche d'un équilibre entre les deux groupes d'acteurs qui sont face à face, les développeurs et singulièrement l'industrie touristique, les conservationnistes qui entendent que le littoral soit préservé et reste largement accessible à tous au nom d'une égalité qui incombe à l'Etat. La prise de conscience, c'est celle de la précarité et de la fragilité de l'espace côtier: il convient donc de préserver ce qui doit absolument l'être, en fonction du degré d'intérêt des sites, des paysages, de l'état d'altération des milieux et des limites à ne pas franchir. Ainsi seront mieux sinon totalement préservés marais maritimes et massifs dunaires, pour ne prendre que ces exemples.

Le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres a été créé par la loi du 10 juillet 1975. Il faisait suite aux propositions du rapport Piquard. Dans l'esprit du groupe de travail et dans celui de l'Etat, il s'agissait de venir en appui de ce que l'on appelait alors le “*tiers naturel*”, l'ambition étant de préserver au moins un tiers du linéaire côtier et de le laisser à la nature. Le rapport prospectif était aussi un rapport de circonstances

tant les excès d'une urbanisation assez anarchique du littoral et au plus près des rivages se faisaient sentir. Le rapport entendait mettre en œuvre une "*politique dite du tiers naturel ou du tiers sauvage*" pour "*conserver une part de l'espace littoral*" et préconisait ainsi d'acquérir l'espace, de ne pas le revendre et d'en "*assurer la gestion dans des conditions pratiques proches des utilisateurs*". Ces forts principes sont à l'origine de la création du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres par une loi du 10 juillet 1975. Le Conservatoire fut (et reste) le bras armé de l'Etat en matière de protection conçue tout à la fois comme une mise en défens des espaces sensibles, de restauration des milieux dégradés mais également d'ouverture au public sous la responsabilité en particulier des collectivités territoriales. En cela, cet établissement public diffère évidemment des pratiques britanniques et du National Trust dont il s'est inspiré à l'origine. Principalement dirigé vers la protection de la nature, le Conservatoire a acquis progressivement une telle influence (on peut considérer aujourd'hui que la plupart des collectivités territoriales se rallient à ses principes et anticipent même sur la demande éventuelle) qu'il est un outil essentiel de conservation dans le sens le plus positif du terme, conservation patrimoniale qui porte tout autant sur la nature que sur l'ensemble des composantes d'une "*paysage*" littoral où la présence de l'homme contribue à l'enrichissement culturel. Le Conservatoire du Littoral fait école et bien des Etats cherchent à l'imiter, demandant conseil à ses experts: de ce point de vue, la définition d'une politique fondée sur la valeur patrimoniale est confortée par l'existence d'un conseil scientifique dynamique et écouté. Le bilan du Conservatoire est à l'aube du XXI^e siècle très positif, même si l'on est encore loin d'un "*tiers naturel*" protégé (au 1^o janvier 2011, 138.000 hectares, 1.200 km de côtes et plus de 600 sites avec une progression qui ne se dément pas). Il est ainsi l'outil pour la France d'une politique ambitieuse fondée de tradition sur l'action de l'Etat et la réglementation; la mise en œuvre de la loi littoral à travers quelques articles a renforcé la protection (la préservation, même) de certains milieux et espaces "*terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral*" (article L 146-6 par exemple). La loi sur le renforcement de la protection de l'environnement de 1995 lui a donné une certaine légitimité dans les estuaires en sorte que le débat autour de l'avenir des grands ports maritimes s'est enrichi de son autorité désormais reconnue.

C'est une belle réussite mais le pari initial n'était pas gagné d'avance. On peut même dire que le Conservatoire mit un certain temps à obtenir la reconnaissance qui lui était due auprès des collectivités territoriales avec lesquelles il devait négocier l'acquisition de terrains considérés comme essentiels à la sauvegarde du patrimoine sur le littoral, un patrimoine à la fois naturel et culturel. Puis, une fois acquis, les remettre en état et les confier en gestion aux communes principalement ou à des associations. Piloté par un Conseil d'administration où figurent représentants de l'Etat et élus des collectivités territoriales, le Conservatoire est aussi un lieu d'échanges et de dialogue permanent. Petite structure en apparence, à peine cent personnes dans des délégations à ancrage régional, installé de façon emblématique dans la Corderie Royale de Rochefort sur Mer, clin d'œil sûrement à la grande politique maritime voulue par Colbert et un Etat rayonnant, il dispose aussi d'une cinquantaine de gardes du littoral recrutés par les collectivités locales. Ses panneaux d'informations sont discrets mais le logo, ce chardon bleu qui disparaissait

des massifs dunaires à la fin des années soixante, toujours lisible à l'entrée des espaces sous contrôle léger. Le Conservatoire, c'est aussi un engagement scientifique, une librairie, une pédagogie intelligente et tout à la fois un savoir-faire et un faire-savoir par des canaux multiples. S'il fut un temps combattu et s'il put donner l'impression d'être le seul à défendre la cause des littoraux, il peut apparaître aujourd'hui comme un parfait exemple d'acteur efficace et intelligent au sein d'une gestion intégrée des zones côtières qui peine pourtant à émerger en France. En effet, il incarne le sens du dialogue et la patience nécessaire pour faire admettre l'idée qu'une bonne protection – et même qu'une protection intransigeante – des espaces fragiles peut être un facteur de développement. Et même de développement durable, sans pour autant stériliser la bande côtière. Il tend même à s'avancer dans le domaine public maritime, au nom d'une vision complémentaire de la terre et de la mer : à petits pas, il incarne aussi une dimension pratique de la mise en valeur de la mer, paralysée par l'ampleur des échelles à laquelle l'Etat la conçoit trop souvent. En ce sens, son conseil scientifique où figurent bien des géographes, se penche sur le réchauffement climatique, sur ses effets en matière de recul de la ligne de rivage, propose une "*stratégie à long terme*"... pour ses terrains mais il n'est pas besoin d'être grand clerc pour remarquer que c'est aussi une manière forte de s'insérer dans un débat qui est celui du développement durable des mers et des côtes.

Aires marines protégées

Les aires marines protégées s'inscrivent depuis quelques décennies dans le cadre d'une politique de gestion des océans dont le but est d'assurer à l'homme un développement durable de ses activités. On peut certes contester cette assertion et considérer la protection comme celle de toutes les espèces vivantes, faune ou flore. L'une en fait ne va pas sans l'autre. D'un côté, les scientifiques ou les amoureux de la nature ont constaté la dégradation progressive de la qualité des eaux, les pollutions diverses affectant la frange côtière, les atteintes portées à la biodiversité océanique (dont cependant on ne connaît pas les limites). De l'autre, c'est la question de la disparition de certaines espèces qui rend problématique la question de la pêche "*durable*", quelles que soient les causes de cette disparition. Certes, l'homme est responsable de la surpêche mais chacun est conscient que seul le temps et des espaces protégés permettront de reconstituer les stocks exploitables. De plus, le tourisme est responsable d'une partie des dégradations mais il importe également de pouvoir offrir au touriste non seulement un environnement de qualité mais également des zones où il puisse admirer flores et faunes aquatiques. C'est la logique des réserves qui, le plus souvent sont très localisées à l'exemple des îles ou îlots qui abritent l'avifaune littorale, qu'elle soit sédentaire ou migrante. L'ambition des aires marines protégées est d'une autre dimension et ces aires, pour être efficaces, doivent avoir une superficie d'une grandeur telle que des effets positifs de la protection puissent se faire rapidement sentir. La plupart des grands pays se sont doté d'aires marines protégées. Aux Etats-Unis, par exemple, le *National System of Marine Protected Areas* (MPAs) englobe en 2009 297 sites (4% des eaux) selon des modalités de gestion d'ailleurs variées,

tantôt l'Etat fédéral, tantôt les Etats côtiers ou encore un partenaire non institutionnel. Toutes tolèrent tous les usages possibles, à condition qu'ils soient raisonnables, ce qui suppose une bonne intégration des partenaires, un bon suivi de l'état des lieux à partir d'indicateurs bien établis. Les enjeux sont, au fond, patrimoniaux, qu'il s'agisse des ressources ou des lieux: des sites historiques sont considérés comme des aires marines protégées. Cependant, une hiérarchie des priorités est établie pour chaque site: 91% relèvent d'une stricte recherche de la conservation des ressources et le plus important, le *Papahānaumokuākea Marine National Monument* au nord-ouest des îles Hawaï est de pure protection conservatrice. La France, de son côté, entend porter à 10% des zones sous juridiction française les aires marines protégées et à 20% d'ici 2020, dont la moitié en réserves ou cantonnements de pêche. Un programme ambitieux qui justifie l'action de l'Agence des Aires Marines Protégées créée en 2006!

Ces Aires Marines Protégées s'inscrivent dans la politique générale de protection des océans et principalement de la nature des océans. Elles sont donc un des instruments institutionnels à dimension spatiale du développement durable puisqu'il s'agit tout à la fois de préserver des habitats remarquables, de protéger la biodiversité, de reconstituer autant que faire se peut les ressources halieutiques comme de gérer les réserves dans une optique de découverte touristique. La déclinaison politique est claire: niveau mondial, niveau régional (l'Europe et ses multiples dispositions réglementaires par exemple), niveau national et enfin application locale. Ainsi, bien des projets appuyés par la DATAR (à l'époque – 2005 – encore la DIACT) dans le cadre du lancement de la gestion intégrée de la zone côtière portaient sur le volet conservation tout en cherchant à y laisser les hommes libres d'y exercer leur métier. Le Parc Naturel Marin s'inscrit dans cette logique.

...de la terre à la mer, une démarche de l'Union Européenne

La directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil, en date du 17 juin 2008 s'inscrit dans la continuité d'une attention toujours plus accrue portée à la santé écologique des mers et des littoraux adjacents. Elle est la dernière des grandes directives de l'Union et s'inscrit dans le contexte affirmé de la dégradation des écosystèmes marins qui sont la base d'un développement durable. La directive, précise et argumentée, doit être déclinée au niveau de chacun des Etats membres, dès lors qu'ils sont concernés et, peu ou prou, ils le sont tous puisque les apports telluriques, les pollutions diverses, venant à travers les bassins-versants arrivent à la mer. L'ambition est d'autant plus grande que les échéances sont brèves, au plus tard 2020, pour arriver à "*un bon état écologique*". Par sa directive cadre stratégie pour le milieu marin, l'Union s'inscrit de fait dans une architecture planétaire pilotée par les grandes organisations internationales et singulièrement par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement. La France doit donc mettre en place sa propre stratégie qui s'accorde, d'une certaine manière, avec les objectifs fixés par les Grenelle de l'environnement et de la mer d'une part et avec ceux qui sont déclinés, depuis les discours du Président de la République au Havre, dans la politique maritime de la France, mise en musique par le Secrétariat Général de la Mer.

Explicitement, le but de l'UE est de promouvoir l'utilisation durable des mers et la conservation des écosystèmes marins. Pour y parvenir, il faut contrôler l'impact des activités humaines et surtout mettre en place des zones marines protégées. La mise en place d'un réseau mondial de zones marines protégées est même évoquée, qui fait fortement penser au réseau des aires marines protégées. Ce n'est pas sans raison que la directive fait état des mesures prises dans le passé, la directive habitats et la directive oiseaux: l'Europe construit méthodiquement une politique de protection de l'environnement. Et cette politique met fortement en cause certaines pratiques (sinon certaines politiques d'États), en premier lieu la pêche puisqu'il y est fait plusieurs fois référence. Les mots-clés de la directive portent sur l'état de l'environnement: écosystèmes marins, bon état écologique. Pour définir cet état de santé, des indicateurs sont cités en annexes et les États doivent rapidement présenter un bilan de la qualité des eaux et des fonds marins (la question des formes de chalutage, donc des types de pêche, est transparente) et, plus encore l'article premier de la directive enjoint les États de "*prendre toutes les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un bon état écologique du milieu marin au plus tard en 2020*"! Les zones sont tracées à grands traits: en Atlantique du nord-est, la mer du Nord au sens large (Manche et Kattegat compris), les mers celtiques, le golfe de Gascogne et les côtes ibériques. On y inclut justement "*la région biogéographique macaronésienne*" mais c'est la seule évocation d'une région biogéographique comme si les autres ne l'étaient pas. Les États doivent donc faire un bilan et présenter des mesures conservatoires: la recherche scientifique est ainsi la base même de la politique mise en œuvre. C'est assez logique mais cela place le monde scientifique spécialisé devant ses responsabilités: la cohérence des pratiques n'est pas la qualité première des milieux scientifiques, plus opaques qu'on ne croit à la diffusion discutée de ses apports. En revanche et sans le dire, la directive met en place une gestion plus intégrée au sein de laquelle le monde scientifique a toute sa place. Le monde des sciences de la nature et de la vie est au cœur de la rédaction puisque les annexes I et III listent les descripteurs qualitatifs (au nombre de 11,) servant à définir le bon état écologique et un tableau très détaillé quoique "*indicatif*" des pressions et impacts. Le bon état écologique est fondé sur le réseau trophique marin qui doit cependant être mieux connu: c'est même la grande difficulté de la directive qui innove fortement en exigeant un pilotage par grands écosystèmes, une notion qui reste encore à cette échelle à définir plus précisément. En ciblant l'eutrophisation d'origine humaine (indicateur 5), l'intégrité des fonds marins (indicateur 6), les contaminants (indicateurs 8 et 9); enfin, les stocks de poissons, c'est bien le monde de la pêche qui est visé. Cela n'ira pas sans poser de redoutables problèmes à presque tous les États, la France en particulier qui a d'ailleurs transposé les principes de la directive-cadre dans le code de l'environnement. Au niveau national, si le pilotage est sous contrôle du ministère de l'Écologie et du Développement Durable (et de la mer...), c'est à l'IFREMER et à l'Agence des Aires Marines Protégées qu'incombe la coordination des travaux à mener. Ce qui n'ira pas sans débat sur les frontières entre les organismes, la montée en puissance de l'agence des Aires Marines Protégées n'allant pas de soi pour IFREMER. Le programme de mesures est contraint par le temps: l'évaluation initiale de l'état écologique est sensée être prête

pour le 15 juillet 2012, le programme de surveillance est attendu le 15 juillet 2014 pour qu'en 2018 on puisse faire un premier bilan des mesures prises. Ambition que d'aucuns jugeront démesurée.

Conclusion

On aurait tort de ne voir comme trop souvent le mauvais côté des choses. La mondialisation et la maritimisation ont toujours fait bon ménage et favorisé le développement économique en concentrant en bord de mer les hommes et les activités. La littoralisation des activités en est aussi la conséquence et les ports sont et restent des interfaces, non point figés mais dynamiques et dont la réponse aux transformations à l'échelle planétaire est le fait des hommes et de leurs organisations. Aujourd'hui, la Chine est le moteur, l'atelier du monde comme le disent aussi ceux qui, plein d'arrière-pensées, pensent que cela ne repose que sur l'exploitation des masses; cela n'est sans doute pas appelé à durer mais l'enracinement est là et même si la politique chinoise évoluait, son ouverture au monde fait que désormais aussi son développement intérieur passe par les interfaces littorales et portuaires. Bien des aspects ont été laissés de côté, en particulier le tourisme mais celui-ci n'est que la conséquence du développement économique et, là encore on retrouvera l'Asie, comme porte de sortie et les littoraux d'accueil, tropicaux en particulier comme portes d'arrivée. Un autre chapitre de la mondialisation, en quelque sorte...

Bibliographie

- Alix Y et Carluet F (2014) “Méga-ports: le basculement asiatique du commerce maritime mondial” in *Les grands ports mondiaux – Questions internationales n° 70 dossier sur les grands ports mondiaux*. La Documentation Française.
- Chaunu P. (1969) *L'expansion européenne du XIIIe au XVe siècle* Nouvelle Cléo n° 26, PUF, p. 396.
- Cicin-Sain B et Knecht R.W (1998) *Integrated Coastal and Ocean Zone Management, concepts and practices*, Island Press.
- Ducruet C (2014) “Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire” in *Les grands ports mondiaux – Questions internationales n° 70 dossier sur les grands ports mondiaux*. La Documentation Française.
- Foulquier E (2014) “Mondialisation des transports et dynamiques des espaces portuaires” in *Les grands ports mondiaux – Questions internationales n° 70 dossier sur les grands ports mondiaux*. La Documentation Française.
- Gouilletquer P. – *Biodiversité et environnement marin*. Editions Quae 2012.
- Grataloup C. (2007) – *Géohistoire de la mondialisation, le temps long du Monde*. A. Colin.
- Gruzinski S. (2008) *Quelle heure est-il là-bas? Amérique et islam à l'orée des temps modernes*. Seuil p. 226.
- Lester T. (2012) *La quatrième partie du monde. La course aux confins de la Terre et l'histoire épique de la carte qui donna son nom à l'Amérique*. J. C Lattes p. 561.
- Metzger P. (2015) *Que sera le port de demain?* La Géographie n° 1558 juillet-septembre 2015 p. 62-63.
- Miossec A. (1993) *La gestion de la nature littorale en France atlantique*. Etude comparative (Royaume Uni, Pays Bas, Espagne, Etats-Unis). Thèse de Doctorat d'Etat, tome 1, Brest.
- Miossec A. (2009) *Les littoraux entre Nature et Aménagement*. A. Colin, 3^e édition 2009.
- Miossec A. sous la direction de... (2012) *Dictionnaire de la mer et des côtes*. Presses Universitaires de Rennes.
- Miossec A dir. (2014) *Géographie des mers et des océans*. Presses Universitaires de Rennes.
- Paskoff R – *Côtes en danger*, Masson 1993.
- Touret P. (2015) *CMA CGM fleuron français de la conteneurisation*. Note de synthèse, ISEMAR n° 173, 4 pages.

CAMÕES E O ESPÍRITO EMPÍRICO DA MODERNIDADE

Comunicação apresentada pelo académico
Onésimo Teotónio Almeida, em 4 de Junho

Num curso *Sobre a Origem da Modernidade* que lecciono há vários anos, os alunos lêem um conjunto de textos do século XVI e princípios de XVII, com ênfase especial nos escritos produzidos por figuras ligadas ao processo dos descobrimentos marítimos portugueses. Discutimos autores como Duarte Pacheco Pereira, Pedro Nunes, D. João de Castro, Garcia de Orta, Fernão de Oliveira, Gaspar Frutuoso, entre outros estrangeiros como António Pigafetta, José de Acosta, Montaigne, Leonardo da Vinci, e terminamos com Francis Bacon. A determinada altura do curso, introduzo a leitura do Canto V, d' *Os Lusíadas*, por me parecer que esse canto reflecte um lado moderno de Camões.

Antes de mais, seria importante definir os meus termos e explicitar o que entendo por 'modernidade', para só depois entrar propriamente na matéria específica deste ensaio: a novidade moderna desse canto V.

Ao usar o termo 'modernidade', refiro-me a uma mundividência, ou visão do mundo, que engloba um conjunto de crenças e valores (sem me ocupar de prioridades históricas no surgimento de cada um deles). Com efeito, a partir de determinada altura, nos finais do século XVIII, a modernidade aparece em manifestações diversas – sem sequer ser ainda reconhecida por esse nome – e em múltiplas formas no Ocidente, sobretudo na França, Alemanha e Inglaterra. É uma visão do mundo que se difunde, que galvaniza o Ocidente e vai mesmo para além dele, inspirando tanto a revolução francesa que acima de tudo é uma epopeia contra a antiga mundividência herdada do mundo medieval, como a criação dos Estados Unidos, que são, no fundo, a primeira grande tentativa de materialização da utopia europeia da modernidade, chamemos-lhe assim.

Postos estes prolegómenos, sera então oportuno definir esse conceito fundamental. O melhor processo de uma aproximação do conteúdo implicado nele será identificarmos as crenças dominantes associadas à visão que se sobrepôs à mundividência medieval. Elas são:

- 1º O universo é conhecível e o ser humano é senhor do seu uso;
- 2º Todos os seres humanos são livres e iguais em direitos;
- 3º O ser humano é perfectível.

Anterior a esses axiomas, e servindo-lhes de suporte, embora eles sejam aceites como dados, está a convicção de que o mundo é bom. A razão passa a ser a linguagem-ponte que permitirá harmonizar entre si os referidos postulados. Do primeiro, resulta toda a legitimidade da ciência, da tecnologia e da actividade económica. Não será necessário entrar aqui em pormenores de localização histórica, mas presumo pisar terreno seguro

apontando para o protestantismo como uma das balizas mais fortes dessa viragem. Na ciência, como em tudo o mais, o critério fundamental de verdade vai fundamentar-se na experiência e na razão, já não nos princípios da autoridade e da fé ou da revelação. Do segundo axioma resulta a democracia, com os seus ideais de liberdade e igualdade em busca de harmonização, tão conflitivos entre si quanto fundamentais. Ao terceiro axioma está inerentemente associada a ideia de progresso, e dela resultam todas as instituições destinadas a melhorar o ser humano e a torná-lo mais apto a usufruir dos bens viabilizados pelos axiomas anteriores. A educação, como meio de perfectibilização, enquadra-se neste conjunto. Como afirmei também, subjaz a este tripé – ciência/tecnologia, liberdade/igualdade e progresso – uma valoração ética fulcral ou nuclear: o mundo é bom. Não no sentido rousseauano, mas em contraposição à atitude da teologia cristã medieval que considerava o mundo um perigoso e maldito lugar de passagem para o Outro Mundo, o Bom, o Bendito.

A dimensão que aqui nos interessará será a do primeiro axioma, por ser, na verdade, aquela que historicamente emerge mais cedo e vai ganhando terreno ao longo do século XVI, a ponto de, quando Francis Bacon publica o seu *Novum Organum* em Inglaterra, em 1620, o que parece ser ainda hoje para a historiografia anglo-americana uma completa novidade, já não ter sido afinal tão inovador quanto isso. Com efeito, o papel de Bacon foi sobretudo o de captar o espírito novo que vinha há quase um século pairando no ar, tendo recebido mesmo um grande impulso no período das navegações marítimas portuguesas. É o próprio Francis Bacon que o reconhece. É precisamente no século XVI e em Portugal que uma nova mentalidade germina entre um pequeno mas significativo núcleo de autores, todos ligados ao processo dos descobrimentos. Porque já escrevi muitas páginas sobre esta temática, não será necessário desenvolvê-la.

Acentuarei apenas, tendo em vista o tema que escolhi, o facto de a nova mentalidade empírica arvorar em critério de verdade o saber colhido pela experiência, isto é, pelos sentidos, em oposição ao da autoridade dos clássicos, critério até então reinante.

Entremos agora directamente na questão central deste ensaio.

Os Lusíadas tem sido considerado um poema renascentista elaborado dentro de uma mundividência medieval manifesta na insistência numa teologia católica (apesar do seu sincretismo com a mitologia pagã) e numa ideologia anti-islâmica. Apesar de se registar a presença de elementos “científicos”, sobretudo em matéria de astronomia, fauna e flora, a ênfase da crítica tem sido tradicionalmente colocada na suposta falta de consciência, por parte de Camões, de que o paradigma dentro do qual o seu poema épico se insere dava já, na altura da sua publicação, sinais de soçobrar. Não é novidade nenhuma isto que acabo de dizer. É, digamos, a visão recebida. Os autores vários que se debruçaram sobre *Os Lusíadas* em busca do referido “espírito novo” – a afirmação da importância da experiência – referem apenas duas citações referidas quase *ad nauseam* – o “vi claramente visto” e o “saber de experiência feito”.

Historiadores da cultura como António José Saraiva não encontraram n’ *Os Lusíadas* nada de particularmente notável nesse domínio. J. S. Silva Dias vai bem mais longe do que Saraiva ao castigar o nosso vate, como veremos, por se ter deixado ficar muito

aquém do novo espírito. Com efeito, mesmo em Portugal, lembra Silva Dias, o poeta fora em muitos anos precedido por Duarte Pacheco Pereira, Garcia de Orta, D. João de Castro, Pedro Nunes, entre outros. António José Saraiva, devo frisar, chamou, no entanto, a atenção para a especificidade do canto V, sem ir muito além na análise dessa intuição.¹

A leitura atenta desse canto revela, porém, uma surpreendente modernidade (e repito que neste texto modernidade se refere exclusivamente à faceta da nova mentalidade empírica). Os meus alunos, inteiramente virgens nesta problemática, ao chegarem à leitura dele sentem-no como perfeitamente integrado, filiado, nesse novo espírito. Com efeito, Camões, ao relatar a viagem de Vasco da Gama ao rei de Melinde, utiliza os conhecimentos que adquirira por experiência na viagem que ele próprio efectuou, transpondo-os para a viagem de Vasco da Gama. Aí, a nova atitude empírica que, como sabemos, já se espalhara através de um pequeno mas significativo núcleo de escritos portugueses “pioneiros” do mapeamento do novo mundo, é claramente partilhada pelo poeta quando usa uma linguagem que aponta para um espírito verdadeiramente novo na poesia de então, fazendo desse canto V d’*Os Lusíadas* algo de decididamente moderno. Nele, o estilo grandiloquente, por vezes bombástico dos cantos anteriores, é geralmente substituído por uma linguagem chã, quase terra a terra, factual, minuciosamente descritiva e desconcertantemente fluente e moderna. Claro que todos sabemos as razões: Camões fez uma viagem para a Índia em 1553 e, ao transpor para verso a narrativa de Vasco da Gama, simplesmente transferiu a sua própria experiência atribuindo-a ao navegador.

Antes de prosseguirmos, refresquemos a nossa memória revisitando algumas estâncias desse canto V. Basta, aliás, olharmos de relance as primeiras estrofes que narram a partida de Lisboa para nos apercebermos de estar em presença do relato de alguém que experimentou o que descreveu e conta, pois alguns pormenores só podem ter resultado de observação directa:

3

*Já a vista, pouco e pouco, se desterra
Daqueles pátrios montes, que ficavam;
Ficava o caro tejo e a fresca serra
De Sintra, e nela os olhos se alongavam.
Ficava-nos também na amada terra
O coração, que as mágoas lá deixavam.
E já depois que toda se escondeu,
Não vimos mais, enfim, que mar e céu.*

¹ Consciente embora do apelo do mestre Eduardo Lourenço a que leiamos *Os Lusíadas* como um poema e não como um “repositório devoto de verdades patrióticas, morais, políticas, ideológicas, filosóficas, religiosas ou místicas sumptuosamente versificadas” (*Poesia e Metafísica. Camões, Antero, Pessoa*. Lisboa: Sá da Costa, 1983, p. 98), creio que valerá a pena tentarmos um olhar fresco sobre o Canto V da nossa clássica epopeia.

O poema prossegue neste mesmo tom durante as catorze estâncias seguintes, sempre a reflectir um conhecimento em primeira mão e um olhar de viajante curioso e atento. Mas saltemos para estrofes onde o poeta revela consciência clara da importância da experiência directa para asseverar a veracidade dela:

17

*Os casos vi que os rudos marinheiros,
Que tem por mestra a longa experiência,
Contam por certos sempre e verdadeiros,
Julgando as cousas só pola aparência,
E que os que tem juizos mais inteiros,
Que só por puro engenho e por ciência
Vem do Mundo os segredos escondidos,
Julgam por falsos ou mal entendidos.*

Ver é um verbo frequentemente usado no canto V. Ele surge em diversas formas verbais 36 vezes, contra 18 no Canto I; 13 vezes no Canto III; ou 10 vezes no Canto IV. Todavia, se olharmos com atenção, o número de estâncias em que ver se refere de facto a uma experiência empírica, de contacto com uma realidade material ou um fenómeno natural, é muito maior do que nos outros Cantos, onde frequentemente o verbo tem o sentido de “entender”, “compreender”². Leiamos então as estâncias seguintes prestando especial atenção aos usos desse verbo:

18

*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.³*

19

*Eu o vi certamente (e não presumo
Que a vista me enganava): levantar-se
No ar um vaporzinho e sutil fumo,*

² Há nos outros Cantos muitas passagens em que Camões também descreve cenas de contacto directo das personagens com realidades novas.

³ Manoel Correa, na edição de *Os Lusíadas* que publicou em 1613 (Lisboa: Por Pedro Crasbeeck), comenta esta estância nestes termos: “Isto que o Poeta diz das nuvens que viu descer do Céu, e receber água em si, e lançá-la outra vez, ele mesmo me disse a mim que o vira muitas vezes...”. Agradeço ao Prof. José Mariano Gago ter-me fornecido este dado bem como uma fotocópia das páginas do original.

*E, do vento trazido, rodear-se;
De aqui levado um cano ao Pólo sumo
Se via, tão Delgado, que enxergar-se
Da matéria das nuvens parecia.*

20

*Ia-se pouco e pouco acrecentando
E mais que um largo masto se engrossava;
Aqui se estreita, aqui se alarga, quando
Os golpes grandes de água em si chupava;
Estava-se co ondas ondeando;
Em cima dele h'ua nuvem se espessava,
Fazendo-se maior, mais carregada,
Co cargo grande d'água em si tomada.*

21

*Qual roxa sanguessuga se veria
Nos beiços da alimária (que, imprudente,
Bebendo a recolheu na fonte fria)
Fartar co sangue alheio a sede ardente;
Chupando, mais e mais se engrossa e cria,
Ali se enche e se alarga grandemente:
Tal a grande coluna, enchendo, aumenta
A si e a nuvem negra que sustenta.*

22

*Mas depois que de todo se fartou,
O pé que tem no mar a si recolhe
E pelo céu, chovendo, enfim voou,
Por que co a água a jacente água molhe;
Às ondas torna as ondas que tomou,
Mas o sabor do sal lhe tira e tolhe.
Vejam agora os sábios na escritura
Que segredos são estes da Natura!*

23

*Se os antigos Filósofos, que andaram
Tantas terras, por ver segredos delas,
As maravilhas que eu passei, passaram,
A tão diversos ventos dando as velas,
Que grandes escrituras que deixaram!
Que influência de sinos e de estrelas!
Que estranhezas, que grandes qualidades!
E tudo, sem mentir, puras verdades.*

Esta última estrofe pode bem ser colocada ao lado das famosas passagens de D. João de Castro ou de Duarte Pacheco Pereira que reclamam a superioridade do conhecimento dos portugueses por o terem obtido via experiência directa.

As estâncias prosseguem no mesmo estilo e tom. Numa delas, Camões atribui a Gama uma experiência de que provavelmente terá sido ele próprio o sujeito:

26

*Desembarcamos logo na espaçosa
Parte, por onde a gente se espalhou,
De ver cousas estranhas desejosa,
Da terra que outro povo não pisou.
Porém eu, cos pilotos, na arenosa
Praia, por vermos em que parte estou,
Me detenho em tomar do Sol a altura
E compassar a universal pintura.*

Esses versos permitem-nos estabelecer como hipótese que o irrequieto e curioso Camões tenha ele mesmo interagido e conversado com o piloto durante a sua longa viagem, inteirando-se dos novos fenómenos com que se deparava, e colaborando com ele nas medições necessárias para identificarem a sua localização geográfica.

Bastará, para os nossos propósitos aqui, citar apenas mais uma estrofe onde, para o poeta, a tónica dominante está no experimentar vendo com os seus próprios olhos, e novamente em termos comparativos com o *deficit* dos Antigos nesse domínio:

86

*Julgas agora, Rei, se houve no mundo
Gentes que tais caminhos cometessem?
Crês tu que tanto Eneias e o facundo
Ulisses pelo mundo se estendessem?
Ousou algum a ver do mar profundo,
Por mais versos que dele se escrevessem,
Do que eu vi, a poder de esforço e de arte,
E do que inda hei-de ver, a oitava parte?*

Referi atrás ter descoberto, não há muito tempo, que António José Saraiva já tinha chamado a atenção para a diferença do canto V por resultar da experiência do poeta, lembrando ser há muito sabido que Camões transferiu para Gama a sua própria experiência da viagem realizada 55 anos depois do navegador. Saraiva, porém, não elaborou o seu comentário nem inseriu essa observação no contexto da nova mentalidade partilhada por uma elite ligada aos descobrimentos, da qual estranhamente Camões parece à primeira vista não ter tido notícia. O Professor J. S. Silva Dias chega a repreender o poeta por não estar informado acerca da mudança epistemológica representada pela consciência da

importância de se conhecer o mundo empiricamente. Silva Dias reconhece, é certo, que Camões incorpora elementos novos no seu poema épico, particularmente nas áreas de geografia, astronomia, botânica e zoologia, mas considera que o nosso vate maior ficou muito aquém do que já era sabido no seu tempo e, em particular, na corte que ele próprio frequentava. Cito:

Nem na épica, nem na lírica, nem no teatro de Camões, se nos depara uma consciência clara e distinta do salto epistemológico que os Descobrimientos desencadearam na cultura europeia. Possui inegavelmente consciência, de que tínhamos ultrapassado os feitos dos Antigos (I, 3) e alargado, em escala nunca prevista, as dimensões do orbe terrestre (I, 8). Tudo isso, no entanto, sem lhe ocorrerem os saltos epistemológicos constituídos pela invalidação da geografia e da astronomia Greco-romanas, pela desvalorização do método escolástico do conhecimento, pela reconversão da ideia do nosso planeta como um espaço chão à sua ideia como um globo, e, enfim, pela descrença da dogmática científica medieval. Aquilo que torna rica a obra de um Duarte Pacheco Pereira, de um D. João de Castro, de um Garcia de Orta, de um Gomes Pereira, de um Francisco Sanches, não ecoa sequer no poeta. É em termos de império, por exemplo, e não em termos de metamorfose epistemológica, alicerçados na dúvida irreversível sobre a ciência e os métodos tradicionais, que analisa a quebra dos limites milenários da “Oecumene”:

*Vós, poderoso rei, cujo alto Império
O Sol, logo em nascendo vê primeiro;
Vê-o também no meio do Hemisfério,
E quando desce o deixa derradeiro.⁴*

O historiador alarga ainda mais a sua lista de importantes ausências na obra de Camões:

Não há aqui o mais leve aceno, já não direi à teoria do movimento da terra (o De revolutionibus orbium coelestium, de Copérnico, em todo o caso, é de 1543), mas à falência do saber tradicional e à doutrina da unidade do género humano, emergente do desembarque dos portugueses e espanhóis nas Américas e na Oceania. E não a há tão-pouco aos progressos tecnológicos, no âmbito da náutica, realizados pelos portugueses para responderem aos apelos do seu empreendimento marítimo.⁵

Logo de seguida, todavia, abranda um pouco o seu juízo negativo acrescentando que Camões revela alguma sensibilidade ao contributo dos portugueses em áreas da história natural e aduz informações correctas sobre astronomia:

⁴ J. S. Silva Dias, *Camões no Portugal de Quinhentos* (Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Educação e Ciência, 1981), p. 87.

⁵ . P. 88.

Não significa isto, porém – e julgo importante sublinhá-lo – que a obra camoniana não ateste uma apreciável sensibilidade do Autor aos contributos da nossa gente nalguns planos da história natural e não encerre notícias seguras da velha astronomia. Significa, sim, que passou de largo pelo requisito epistemológico do novo saber europeu, conquistado ou procurado.⁶

Silva Dias prossegue listando ao longo de onze páginas as muitas referências de Camões à geografia, astronomia, botânica e zoologia, terminando-a porém, com um veredicto sobre o que considera deficiências de Camões nesse domínio:

Não era de ponta [...] o saber camoniano em quanto toca à fauna. O espírito, que caracteriza outros dos seus contemporâneos, não se pegou ao Vate. E isso, se em nada diminui a genialidade estética da sua obra, combina com outros elementos que o definem como um intelectual integrado nas dominâncias culturais e políticas do Portugal sebástico – um Portugal já com muita força desde meados dos anos quarenta quincentistas.⁷

António José Saraiva foi mais arguto na sua leitura. Como disse, só há pouco tempo dela tomei conhecimento, muito embora o seu livro *A Estrutura da Arte d'Os Lusíadas* estivesse há muitos anos na minha biblioteca pessoal. Mas foi com júbilo que verifiquei que a minha intuição encontrava afinal sintonia em alguém como A. J. Saraiva. Vejamos o que sobre o assunto escreveu esse excelente intérprete da cultura portuguesa:

A diferença entre o canto V e os outros consiste em que aquele narra casos que pertencem ao domínio da experiência do narrador, ao passo que os outros cantos narram acontecimentos praticados ou suportados por terceiras pessoas, verídicas ou imaginárias.⁸

(...)

O canto V é o único em que existe uma experiência narrada: a experiência da viagem à Índia tal como o próprio Luís de Camões a fez.⁹

Estudiosos de Camões como Jorge de Sena poderiam ter-nos ajudado. Com efeito, os seus exaustivos estudos sobre o vocabulário d'Os Lusíadas poderiam ter sido úteis para corroborar a minha leitura. Todavia Sena não separa o vocabulário do canto V dos demais por, apesar do seu treino científico, não estar interessado, ou sensibilizado, para a questão da experiência e da ciência na história da cultura portuguesa desse período.¹⁰

⁶ P. 89.

⁷ António José Saraiva, *Estudos sobre a Arte d'Os Lusíadas* (Lisboa: Gradiva, 1995), p. 100.

⁸ P. 100.

⁹ P. 101. A. J. Saraiva acrescenta: “já vários autores notaram que o itinerário descrito n'Os Lusíadas não é o que Vasco da Gama efectivamente percorreu na sua expedição, mas o que Luís de Camões pessoalmente efectuou. De modo que, quando o Gama diz 'vi' ou 'passei', é Camões que está contando a sua própria experiência individual e intransmissível.” (p. 101).

¹⁰ Veja-se Jorge de Sena, *Trinta Anos de Camões*, 2 vols. (Lisboa: Edições 70, 1980); *A estrutura de “Os Lusíadas” e outros estudos camonianos da poesia peninsular do século XVI* (Lisboa: Edições 70, 1980); *Estudos sobre o Vocabulário de “Os Lusíadas”* (Lisboa: Edições 70, 1982). Veja-se também Vitor Aguiar e Silva, Jorge de Sena e Camões. *Trinta Anos de Amor e Melancolia* (Coimbra: Angelus Novus, 2009).

O *Dicionário Luís de Camões*, coordenado por Vítor Aguiar e Silva, dedica também pouca atenção a esta problemática. Nele surge, porém, um interessante artigo de Maria do Céu Fraga sobre Garcia de Orta que refere o contacto directo entre ele e Camões quando se cruzaram na Índia.¹¹ A autora, referindo uma proposta de Silva Carvalho, segundo quem Orta e Camões “*se teriam conhecido no Hospital del Rei de Goa e que facilmente teriam estabelecido uma relação de amizade*”, conclui a sua entrada afirmando:

*Há entre os dois inegáveis afinidades intelectuais, manifestadas nas suas obras respectivas pela crença na verdade e na observação realista que corrige e aperfeiçoa os dados da ciência livresca, a orgulhosa convicção de que se sabe mais em um dia agora pelos Portugueses do que se sabia em cem anos pelos Romanos.*¹²

Quer então dizer que, dos vários autores que, segundo Silva Dias, Camões terá revelado ignorância, na realidade apenas de Pedro Nunes se pode dizer que Camões não revela conhecimento. Mas nem mesmo assim é legítimo inferir que o não conhecesse.

O crescente interesse da cultura portuguesa sobre a ciência tem propiciado revisitações deste tema. Recentemente, na Universidade de Coimbra, um grupo de estudiosos foi convocado para reavaliar em pormenor o contributo científico de Camões, ou pelo menos o que de científico consta na sua obra, nomeadamente na epopeia. Na verdade, para além de alguns estudos exaustivos que levam ao pormenor o essencial já por nós conhecido e, na sua globalidade, identificado por Silva Dias, ao menos temos agora esses estudos parcelares a aprofundar com rigor analítico o que já era mais ou menos sabido,¹³ pelo menos nos textos que já tive oportunidade de ler e que estão disponíveis na Internet. Não encontrei, todavia, uma proposta nos termos da que aqui venho tentando esboçar: a de que, apesar de Camões não mencionar autores como os referidos por Silva Dias, o poeta estava, na prática, imbuído de um novo espírito resultante da sua própria experiência por ter realizado a viagem para a Índia. Não seria necessário mencionar no seu poema autores que nem sequer na altura estavam publicados, como era o caso de D. João de Castro e Duarte Pacheco Pereira, visto tratar-se de escritos para uso quase exclusivo de marinheiros e pessoas directamente ligadas à navegação. Mas circulava no ar o espírito de que esses escritos estavam imbuídos e Camões não se revela de modo nenhum insensível a ele. Com efeito, ele é um decidido entusiasta das realidades que vai descobrindo no novo mundo e, como vimos nas estâncias d’ *Os Lusíadas* atrás citados, mostra aceitar indiscutivelmente a ideia de que o conhecimento começa com a experiência, o primeiro passo para a verdade. Camões reproduz o que se tornara um *leitmotif* entre os líderes das viagens de Quinhentos, a noção de que “*a experiência é a madre das coisas e por ela conhe-*

¹¹ São várias as fontes que levam Maria do Céu Fraga a fazer essa aproximação. Entre os autores que abordaram o assunto conta-se Hernâni Cidade “Luís de Camões e as suas afinidades com Garcia de Orta”, *Garcia de Orta*, número especial, 1972.

¹² Maria do Céu Fraga, “Orta, Garcia de”, *Dicionário Luís de Camões*, coord. Vitor Aguiar e Silva (Lisboa: Caminho, 2011), p. 622.

¹³ <http://www.museudaciencia.org/index.php?module=events&option=calendar&id=155>.

ce mos a verdade”, que Duarte Pacheco Pereira, setenta anos antes, e uma plêiade de autores que se lhe seguiram tomaram como realidade indisputável e passaram a aceitar como critério fundamental de verdade. As obras referidas não estavam de facto publicadas, mas o seu espírito circulava nas naus e entre as figuras na liderança da empresa marítima.

Gostaria de acrescentar um parêntese para um reparo a uma das críticas a Camões formuladas por Silva Dias. O historiador inclui entre os autores que o poeta deveria ter conhecido, e referido na sua epopeia, o filósofo Francisco Sanches. Ora, há um anacronismo nessa crítica. Francisco Sanches tinha apenas 22 anos quando Camões publicou *Os Lusíadas* e o seu famoso *Quod Nihil Scitur* foi pela primeira vez publicado em 1581, um ano após a morte de Camões e nove anos após a publicação da epopeia. Além disso, a obra de Sanches foi editada em França e, para mais, em latim. De qualquer modo, morto o poeta, não poderia de modo algum tê-la referido no seu poema.

Francisco Sanches foi deveras impressionado com as mudanças que ocorriam no mundo do seu tempo e as novas verdades que emergiam com a chegada dos navios portugueses provenientes do hemisfério sul e do Oriente. Segundo ele, essas novas verdades tornavam impossível a certeza do que quer que fosse, porque aquilo que se tinha como certo num dia no seguinte passava a tomar-se como errado. Por isso propôs uma solução que só voltamos a encontrar, pelo menos formulada nesses mesmos termos e tornado conceito corrente, quatro séculos mais tarde em Karl Popper:

“o reconhecimento de que a verdade em ciência é o que no presente tomamos como tal, porque novos factos aprendidos amanhã poderão fazer-nos rever e reformular as verdades de hoje.”

Ironicamente, Camões tratou esse tema da mudança rápida que ocorria em seu redor. Não n’*Os Lusíadas*, mas no famoso soneto *Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades*, um tema decididamente moderno que o seu brilhante e intuitivo espírito detectou como sinal da época em que lhe foi dado viver:

*Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,
Muda-se o ser, muda-se a confiança;
Todo o Mundo é composto de mudança,
Tomando sempre novas qualidades.*

*Continuamente vemos novidades,
Diferentes em tudo da esperança;
Do mal ficam as mágoas na lembrança,
E do bem, se algum houve, as saudades.*

*O tempo cobre o chão de verde manto,
Que já coberto foi de neve fria,
E em mim converte em choro o doce canto.*

*E, afora este mudar-se cada dia,
Outra mudança faz de mor espanto:
Que não se muda já como soía.*¹⁴

Na altura em que Camões escreveu este soneto, Francis Bacon estava ainda por nascer. O *Novum Organum*, o famoso manifesto do projecto moderno da ciência, foi publicado 42 anos após a morte do poeta. Bacon reconheceu, de facto, as importantes mudanças ocorridas no mundo provocadas pelas navegações dos portugueses as quais afectaram o nosso conhecimento da terra, mas nem mesmo ele teve sequer uma ideia aproximada de quanto a visão do mundo se havia alterado na mente de um notável punhado de autores portugueses, essas figuras que tornaram as descobertas marítimas possíveis – na verdade um significativo passo para o aprofundamento da atitude empírica, fundamental na ciência reconhecida como moderna e que veio substituir a visão medieval completamente centrada na autoridade dos antigos e da razão como subsidiária. Essa atitude empírica viria a ser um poderoso elemento na transição do mundo medieval para a modernidade que a passos galopantes se foi instaurando no Ocidente. Camões não foi, de facto, um desses autores, mas a sua experiência directa dos novos mundos fê-lo pressentir a corrente de fundo que arrastava a mente medieval noutra direcção. Essa sensibilidade, creio eu, está mais do que patente no canto V dessa que é considerada uma epopeia renascentista de mundividência medieval. Esse canto decididamente já não o é. Por isso, parece-me apropriado recorrer à bela metáfora de Reyer Hooykaas, o holandês historiador da ciência que melhor conheceu e reconheceu o papel dos portugueses na criação da nova mentalidade científica porque conhecia a língua portuguesa e por isso teve acesso directo a fontes preciosas como os *Roteiros* de D. João de Castro, ainda hoje inexplicavelmente não disponíveis em nenhuma outra língua a não ser a original, a nossa. Hooykaas, que considerou D. João de Castro o mais moderno de todos os autores do século XVI, cunhou de “ciência em estilo manuelino” o contributo colectivo dos autores portugueses acima mencionados. Dentro de um paradigma clássico (Hooykaas não usou o termo, mas é esse o conceito hoje utilizado), há uma ornamentação toda recheada da experiência do novo mundo. Hooykaas oferecia como exemplo metafórico e paradigmático o mosteiro dos Jerónimos. Mas os clássicos diziam que *omnis comparatio claudicat*. Essa metáfora aplica-se talvez a *Os Lusíadas* e, se calhar, um pouco a Garcia de Orta. No caso de autores como D. João de Castro, as novidades foram bem mais fundo do que a mera decoração com a nova fauna e flora e mais alguns elementos da navegação. Não foram, é certo, tão longe como Newton e Galileu, pois estes sim, alteraram radicalmente o paradigma clássico, daí que só com eles possamos de facto propriamente falar de revolução científica. Mas a verdade é que ela não ocorreu abruptamente e o contributo português foi mesmo uma prolongada etapa fundamental e decisiva, apesar de a historiografia dominante, estrangeira e desconhecadora da língua portuguesa, continuar a ignorá-lo.

¹⁴ *A Lírica de Luís de Camões* (Lisboa: Seara Nova, 1981), p. 115.

Camões, espero ter demonstrado, também não ficou de todo alheio a essa importantíssima novidade. Teria os seus interesses centrados noutros valores, mas experimentou e viu *claramente visto*, aprendeu *num saber de experiência feito*, naquela viagem de 1553, que o mundo de então estava em grande mudança e experimentá-lo era o primeiro passo para a sua compreensão. Ora, essa atitude é, pela definição inicialmente aqui proposta, decididamente moderna.

A DESCONSTRUÇÃO HISTÓRICA DE PORTUGAL

Comunicação apresentada pelo académico
João Brandão Ferreira, em 11 de Junho

1. Introdução

*“O mundo conduz-se por mentiras.
Quem quiser despertá-lo ou conduzi-lo,
cuidará de mentir delirantemente.
Fá-lo-á com tanto mais êxito,
quanto a si próprio mais mentir
e se compenetrar da verdade
da mentira que criou”.*

Fernando Pessoa

A “*desconstrução histórica de Portugal*” é uma interpretação pessoal da História e dos destinos de Portugal (e também do mundo), baseado nos conhecimentos de que disponho actualmente.

Não quer dizer que encare os pressupostos sobre que vou dissertar como “*verdades absolutas*”, ou que os mesmos não possam evoluir para interpretações diferentes.

É apenas uma sùmula das sínteses de conhecimento que consegui, melhor ou pior, elaborar com a aprendizagem até agora feita.

Não espero qualquer complacência da vossa parte até porque não é possível abarcar todas as fontes nem despir o discurso de qualquer forma de subjectividade.

Tudo o que vou dizer é polémico, mas espero que compreendem que o não saberia fazer de outro modo.

Avancemos então.

2. Matriz Inicial de Portugal

*“Nos liberi sumus, Rex noster libere st,
manus Nostrae nos liberverunt”.*
*(“Nós somos livres, nosso Rei é livre,
nossas mãos nos libertaram”)*

Grito de Almacave¹

(Pronunciado pelos povos representados
nas míticas Cortes de Lamego)
Clamado desde a Revolução de 1640,
como O “*grito da liberdade portuguesa*”.
(Adoptado pelo Integralismo Lusitano)

O que se deverá entender por “*matriz inicial de Portugal*”?

Pois, as características do território, das gentes e os valores que as enformaram, bem como os esteios sobre os quais se conseguiu fundar e consolidar a nacionalidade.

Tais são os aspectos que procuraremos, sucintamente, evidenciar.

Como se sabe o núcleo geo-histórico do Condado Portucalense, doado por Afonso VI, de Leão, ao Conde D. Henrique da Borgonha – nome pelo qual viria a ser conhecida a I Dinastia (a Dinastia Borgonhesa) – em 1096, eram as terras de Entre Douro e Minho. Terras de serranias arborizadas, vales férteis, abundância de águas e clima temperado, sem embargo de alguma “*aspereza*” invernosa.

As gentes eram descendentes amalgamadas de celtiberos romanizados, visigodos vários – de que se destacam os Suevos à volta de Braga – comunidades judaicas sefarditas, dispersas e influência cultural moçárabe.

A Reconquista viria a assimilar a estes, alguns cruzados do Norte da Europa, que por cá ficaram; antigos Lusitanos e islamizados sobreviventes.

Afonso VI casou uma das suas filhas, Teresa, com o Conde, tentando manter através deste enlace a unidade do Reino, mas cedo despertou em Henrique a ideia da libertação da suserania.

Mas foi seu filho Afonso Henriques que veio a arrebatat o poder a sua mãe, entretanto ligada a interesses dos nobres galegos.

Tal ocorreu no dia 24 de Junho de 1128, no combate de S. Mamede, dia que se pode e deve considerar, como o primeiro dia da nossa independência “*de facto*”.

Porém, a independência, “*de jure*” do Condado que, entretanto, já se expandira até ao Mondego e, logo de seguida à linha do Tejo, teve que esperar 51 anos e passar por três etapas cruciais: a elevação de Afonso a Rei, após a batalha de Ourique, em 1139, (até então intitulava-se “*Dux*”, ou seja duque); o Tratado de Zamora, de 5 de Outubro de 1143 – que garantia a independência, por assim dizer, “*regional*” e, finalmente, o reco-

¹ Santa Maria de Almacave, actual freguesia do Concelho de Lamego, 10,61 Km2, 8.750 habitantes (dados de 2011).

nhecimento do Papa Alexandre III – a fonte do Direito Internacional da altura – através da Bula “*Manifestis Probatum*”, de 23 de Maio de 1179.

Para além do desejo de independência política, normal na Idade Média, e da separação de águas com os interesses dos barões galegos, já focado e que se firmou com a Paz de Tuy, de 1137, convém identificar as principais causas que favoreceram a individualidade dos Portugueses.

Em primeiro lugar a homogeneidade geográfica e as defesas naturais das suas fronteiras; o desejo da Diocese de Braga em se autonomizar de Toledo e Compostela²; a suficiência económica, que o comércio do burgo do Porto, muito sustentava e as boas perspectivas de expansão territorial, para Sul, que o “*espírito de cruzada*” potenciava.

Os esteios em que D. Afonso Henriques se apoiou, foram as populações dos Concelhos – o que viria a dar origem ao “*Municipalismo*”, de grandes tradições no País – o que junto ao facto de haver poucos “*Senhores*” nobilitados, nunca permitiu que o “*Feudalismo*” ganhasse expressão entre nós.

Depois as Ordens Militares, de que se devem destacar a Ordem Hospitalária (1128, Leça do Balio); Ordem de S. Bento de Avis (1143, ou 1160) mas, sobretudo, a Ordem do Templo, cujo Grão-Mestre D. Gualdim Paes foi um dos braços direitos do nosso primeiro Rei (mais tarde também veio a ter importância a Ordem de Santiago da Espada).

Os Templários estabeleceram-se em Portugal no tempo de D. Teresa, em 1128, tornaram-se proprietários de vastas zonas nas Beiras e fundaram a sua sede, em Tomar, em 1160. Foram eles que constituíram o núcleo duro das tropas, durante a reconquista.

O centro de conhecimento e saber, estabelecido na Igreja de Santa Cruz de Coimbra, da Ordem dos Cónegos Regrantes de S. Agostinho, foi outro esteio fundamental para o novo Reino, já que se pode considerar a nossa primeira universidade antes de o ser.

Foi fundada em 1131, pelo Arcebispo D. Telo, D. João Peculiar e por S. Teotónio, seu 1º Prior e também o 1º santo Português. Veio a ter o apoio de Afonso Henriques e do seu sucessor, D. Sancho I (que lá estão sepultados e a ser a principal casa monástica do reino. Lá estudou o, mais tarde, Doutor da Igreja, Fernando de Bulhões – o nosso Santo António.

Finalmente as Ordens Religiosas, de que se destacam os Franciscanos, que estabeleceram uma doutrina e uma devoção muito peculiar nos portugueses³; e os “*monges brancos*” da Ordem de Cister que estabeleceram a sua “*Casa Mãe*” em Alcobaça e tanto ajudaram na colonização do território.

Para além disso, o seu inspirador e criador, Bernardo de Claraval – que ainda tinha grau de parentesco com o nosso 1º monarca – tinha sido quem dera a norma à Ordem do Templo; foi o grande estratega da Reconquista Cristã e, até, do movimento das Cruzadas tendo, ainda, influenciado o Papado no sentido de reconhecer o Reino de Portugal.

Finalmente deve mencionar-se o “*Milagre de Ourique*”, segundo o qual Cristo teria aparecido a Afonso Henriques, antes da Batalha, assegurando-lhe a vitória e sucesso à sua prole até à 16ª geração.

² O Bispo D. João Peculiar foi um dos principais conselheiros e diplomatas de D. Afonso Henriques.

³ Não é por acaso que o nosso santo mais querido, é justamente o Santo António...

Ter havido milagre ou não, é uma questão de Fé, mas o que é certo, é que A. Henriques “*explorou*” de imediato o fenómeno, fazendo escrever, na presença de testemunhas, o relato da ocorrência, na Igreja de Santa Cruz, em Coimbra⁴.

Isto é, ele era Rei por graça de Deus e o Reino, ungido pelo Senhor, que lhe destinava uma missão no mundo!

É dessa missão que ainda nos falaram Fernando Pessoa e Agostinho da Silva.

Todas estas características, de que falámos, foram-se desenvolvendo e entrosando – apenas com alguns problemas político-sociais derivados das tensões entre os Povos dos Concelhos e o poder e regalias dos Nobres e Prelados – empurrando os Sarracenos na ponta da espada e contendo Leoneses e Castelhanos do lado de fora da nossa fronteira, através das armas, da diplomacia e das alianças matrimoniais.

Assim chegámos ao reinado do preclaro Rei D. Dinis, altura em que nos atrevemos a dizer que a Nação Portuguesa estava consolidada e constituía já, um corpo coeso.

Em apoio desta tese salientamos:

- O Tratado de Alcanizes, de 1297, pelo qual estabilizámos as fronteiras até hoje (as mais antigas do mundo) – estando pendente, desde 1807, a usurpação de Olivença e seu termo;
- A decisão régia, de passar a escrever todos os documentos oficiais em português e não em latim;
- A fundação da Universidade (Escolas Gerais, em Lisboa, em 1297);
- A organização da defesa do Reino em termos estruturados, através da melhoria de toda a cintura de castelos e praças-fortes; o embrião do Exército permanente, com a criação dos “*Besteiros de conto*” e a renovação da marinha, com a contratação do Almirante Passanha;
- O desenvolvimento económico, através do comércio com o Norte da Europa e o Mediterrâneo, a plantação do pinhal de Leiria e outras medidas para o fomento da agricultura, a promoção de feiras, etc.;
- A reorganização administrativa através da concessão de forais;
- A “*nacionalização*” das Ordens militares, para evitar que o respectivo Grão-Mestre não fosse português;
- A negativa dada ao Papa para extinguir a Ordem do Templo, em 1307 e a sua substituição pela Ordem de Cristo, em 1319.

Em termos de organização política o Poder estava no Rei, que o assumia por graça de Deus e por “*aclamação*” entre os povos (outra originalidade portuguesa). O Rei considerava-se o primeiro entre os seus, para os defender e servir. Este poder era um poder

⁴ Ver Pedro de Mariz *Diálogos de Vária História*, 1597.

moderador entre os três “*braços*” do Reino, o Clero, a Nobreza e o Povo. Cedo se desenvolveram as Cortes com a presença dos respeitantes destes três “*estados*” em que os conceelhos se faziam representar pelos seus “*procuradores*”, eleitos localmente.

Este “*modelo*” veio, formalmente, a vigorar a partir das Cortes de Leiria, de 1245.

Este Poder centrado no Rei seguia mais o conceito “*gibelino*” do que “*Guelfo*”. Isto é, o poder vinha de Deus através da eleição ou aclamação dos povos, e não por designação do Papa.

Não raro este entendimento das coisas deu origem a tensões e conflitos com a Santa Sé (lembramos o “*Beneplácito Régio*” instaurado por D. Pedro I) e ficou definitivamente estabelecido nas Cortes de Coimbra, de 1385, que aclamaram o Mestre de Avis, então “*Regedor e Defensor do Reino*”, como Rei de Portugal, com o nome de D. João I⁵.

A partir de então uma nova força de afirmava: a burguesia, constituída pelos comerciantes e mestres de ofícios – as Corporações.

Finalmente foi no reinado de D. Dinis e de sua mulher a Rainha Santa Isabel⁶, que ocorreu um facto, praticamente ignorado nos nossos dias, todavia de superior transcendência: a implantação do Culto do Espírito Santo, em Portugal – de que já há notícias desde 1230, nomeadamente, em Santarém e Benavente.

Este Culto era baseado nas ideias milenaristas, pregadas pelo cisterciense, Joaquim de Fiori⁷, aparentemente adoptadas pela Ordem de Cristo, herdeira directa dos Templários.

O Culto do Espírito Santo, baseado na Terceira Pessoa da Trindade, passou a constituir uma espécie de Cristianismo original português – não sendo propriamente, católico, apostólico romano – sendo transportado nas caravelas para todos os lugares onde os nossos antepassados chegaram, e passou a moldar a nossa maneira de estar no mundo.

Sobrevive hoje, na Festa dos Tabuleiros, em Tomar e seu Concelho; na povoação do Penedo, na Serra de Sintra; em várias vilas do Nordeste Brasileiro e, sobretudo, nas Festas do Senhor Santo Cristo, nos Açores.

Há 3/4 anos foram recuperadas algumas festividades em Alenquer, supostamente uma das localidades onde o Culto teve mais forte expressão.

Foi esta matriz inicial portuguesa que fez os Descobrimentos e permitiu a primeira globalização – que era de ordem espiritual – fazendo da Terra, pela 1ª vez na História, uma só.

⁵ Não é por acaso que dos 34 monarcas portugueses, 19 sofreram a pena de excomunhão...

⁶ É mister salientar que a Nação dos Portugueses, em quase 900 anos de História, “*produziu*” 13 santos!

⁷ Joaquim de Fiori, Celico, Calábria c. 1132 – Abadia de S.Martinho di Canale, Calábria.

3. A Primeira Desconstrução: D. João III

“*Eis aqui, quase cume da cabeça
De Europa toda, o Reino Lusitano,
Onde a terra se acaba e o mar começa,
E onde Febo repousa no Oceano.
Este quis o céu justo que floresça
Nas armas contra o Torpe Mauritano,
Deitando-o de si fora, e lá na ardente
África estar quieto o não consente.*”

Lusíadas, Canto III, 20

Consideramos que a 1ª “*desconstrução*” desta matriz histórica de Portugal se deu no reinado de D. João III. Vamos apenas apontar uns tópicos e deixar umas pistas, já que cada “*item*” daria uma tese de doutoramento.

De facto o “*Piedoso*” continuou a concentração do Poder Régio e mudou radicalmente a matriz religiosa nacional.

Até que ponto a mágoa com seu pai, por este lhe ter “*roubado*” a noiva (sua 3ª esposa) e ter vindo a casar, em 1525, com a irmã de Carlos V, Catarina, de fortes convicções católicas, influenciou este desfecho, é objecto de controvérsia.

O seu reinado, onde Portugal atingiu a sua máxima expansão, foi marcado pelo estabelecimento da Inquisição, pelo ambiente da Contra-Reforma e pela reforma das Ordens Militares, sendo este último facto, ignorado pela quase totalidade da historiografia nacional.

A Inquisição e o Tribunal do Santo Ofício foram introduzidos em Portugal, em 1536, por iniciativa do Rei (não da Igreja) e após ter vencido a oposição do próprio Papa – que estava preocupado com os excessos havidos em Espanha, com Torquemada⁸.

A inquisição, que só foi extinta em 1821, esteve baseada em quatro cidades: Lisboa, Coimbra, Évora e Goa, sendo dominada pelos “*Dominicanos*” (não os Franciscanos...), de carácter mais fundamentalista.

A inquisição tinha sido criada no fim do século XII, com o objectivo de combater as heresias dos Cátaros e ainda subsiste hoje com o nome de “*Congregação para a Doutrina da Fé*”.

Em Portugal a sua face mais visível, destinou-se a combater o Judaísmo. Arrastou, porém, na sua voragem o Culto do Espírito Santo que, como já se disse não obedecia a todos os cânones do Catolicismo Romano (lembra-se ainda, que os Cristãos Coptas, do Prestes João das Índias e os do Rito S. Tomé, ou Nestorianos, que fomos procurar no Indostão, também não eram...).

É certo que a Inquisição manteve a unidade espiritual da Nação e evitou que o flagelo das guerras religiosas ocorridas por toda a Europa nos atingisse mas, a prazo

⁸ Bula “*Cum ad nihil magis*”, de 23 de Maio de 1536.

(sobretudo no Século XVII), matou toda a florescente investigação científica e a explosão cultural do Humanismo Português, dos Séculos XV e XVI, ao passo que eliminou ou expulsou do país numerosos cristãos – novos, que constituíam a classe empresarial e financeira mais dinâmica do país. E instituiu o flagelo moral do medo e da delação.

Por seu lado a Contra-Reforma, destinada a combater a revolta de Lutero, Calvino e outros – motivadas mais por questões de corrupção de costumes no Vaticano, do que por razões teológicas, dividiu a Cristandade irremediavelmente, até hoje – foi conduzida, sobretudo, por teólogos portugueses e espanhóis.

Em Espanha surgiu a Companhia de Jesus, destinada a ser o “*ariete*” da Igreja neste combate.

A sua primeira “*província*” foi, justamente, Portugal, onde se estabeleceram, em 1540. A sua sede situava-se no Convento do Coleginho, na Mouraria, onde hoje se encontra novamente, após as duas expulsões de que foram alvo (em 1759 e 1910).

Os Jesuítas tornaram-se a principal Ordem Religiosa no País e passaram a ser preponderantes na evangelização ultramarina.

Para tal actuaram fundamentalmente em dois âmbitos: no ensino, ao criarem colégios de que se destaca o de Santo Antão, em Lisboa – hoje hospital de S. José – e uma nova universidade em Évora; e campo da influência espiritual (e nas “*informações*”) ao tornarem-se os confessores da Casa Real e das mais importantes casas nobres.

D. João III também reformou a Universidade de Coimbra, em 1537, em função das ideias vigentes na época.

A reforma das Ordens Militares – as mais importantes das quais eram por ordem crescente, as de Avis, Santiago e Cristo – começou em 1529 e não se sabe exactamente o que levou o Rei a fazê-la. Não se andarás, todavia, longe da verdade se a relacionarmos com a centralização do poder real e a conformidade com a ortodoxia católica.

Deve recordar-se que as principais elites nacionais saíam destas ordens.

Da reforma foi encarregue um frade jeromita conhecido por Frei António de Lisboa, o qual enclausurou as ordens, tornando-as monacais. Para se assegurar que tal se tornaria efectivo (nenhum dos membros queria acatar a reforma), passou a viver no Convento de Cristo, em Tomar...

A decadência do País acentuou-se e quando D. Sebastião intentou reverter a situação, já não encontrou meios para o conseguir. O seu desaparecimento prematuro, em Alcácer-Quibir, deitou tudo a perder.

Daqui resultaram 60 longos anos de “*cativeiro*” ibérico, de onde saímos algo “*purificados*” pela dor e sofrimento.

O país, porém, nunca mais foi o mesmo e as “*capelas imperfeitas*” do Mosteiro da Batalha – cuja construção foi suspensa por D. João III, por razões ditas, financeiras – aí estão, como as deixaram, a atestar o que digo.

Ficou-nos ainda, o Sebastianismo e a saudade do V Império. Que não é mais do que a “*saudade do futuro*” que nos foi tirado...

“Eu não sirvo a El-Rei D. António por interesse... Mas sirvo-o com a pureza da minha obrigação de que resulta não me moverem mercês prometidas, que foy o laço em que cabio Portugal; porque fora do que devo, nenhuma couza me poderá mover a troco de vender a honra e lealdade que não tem preço nem que eu tanto estimo; lição que a muitos fidalgos esqueceu”.

Cyprião de Figueiredo de Vasconcelos
Governador da Ilha Terceira in
“Carta a El-Rei Filipe I”

Até ao momento da segunda desconstrução histórica, não podemos deixar de assinalar um facto, que consideramos um erro maior, e foi a base que a justificou: o fim das Cortes Gerais e subsequente concentração e afunilamento do Poder na figura do soberano e, ou, de um dos seus ministros, até o tornar *“absoluto”*. O Absolutismo: outra ideia importada.

Foi no reinado de D. Pedro II, o 3º Rei da nova Dinastia de Bragança, que se reuniram as Cortes do Reino – que tão importantes tinham sido na aclamação de D. João IV – pela última vez. Estávamos em 1698.

Consideramos este facto como erro trágico, pois abriu brechas na coesão da sociedade, na ligação da coroa com os seus súbditos, sobretudo o Povo que deixava de ter representantes que pudessem fazer chegar os seus anseios e preocupações e a ter uma palavra a dizer no seu futuro.

Não deixa de ser curioso notar, como este erro foi percebido por D. Miguel I, quando intentou reunir Cortes *“à moda antiga”*, a fim de se legitimar como Rei, em 1828.

4. A Segunda Desconstrução: O Liberalismo

“A História é um conjunto de mentiras, sobre as quais os historiadores se puseram de acordo”.

Napoleão

Deve começar por dizer-se que não foi propriamente a doutrina liberal que desconstruiu o país, mas sim as ideologias e o desentendimento das forças que o enformaram e dominaram. E, também, porque o país não estava preparado para o aceitar.

É necessário elaborar um pouco sobre isto.

A organização que está na base da implantação do Liberalismo (e, mais tarde, da República), é a Maçonaria.

A Maçonaria, conhecida como “*especulativa*” surge, oficialmente, com a criação da grande loja de Londres, em 1717. Rapidamente se expande por toda a Europa Ocidental e, logo de seguida, para o “*Novo Mundo*”, as Américas.

Aparentemente, em Portugal, a 1ª loja é estabelecida, em Lisboa, em 1734, mas apenas constituída por estrangeiros.

A acção e ideais da Maçonaria entraram, rapidamente, em rota de colisão com a Igreja, tendo o Papa Clemente XII, através da Encíclica “*In Eminentis*”, de 1738, tornado incompatível o ser católico e mação, sob pena de excomunhão. Esta norma mantem-se em vigor.

Um dos grandes defensores da Maçonaria, entre nós, foi Sebastião José de Carvalho e Melo, o todo-poderoso ministro de El-Rei D. José I, que terá sido iniciado, enquanto embaixador na Corte Austríaca.

Não é, seguramente, por acaso que o Marquês tem a estátua mais imponente, existente em todo o país, que encima a Avenida chamada da “*Liberdade*”, encarnando ele a figura do “*Déspota Esclarecido*”...

Por via da influência que a Igreja tinha, em Portugal, nessa época, a Maçonaria não teve grande expressão, sendo duramente combatida durante a “*Viradeira*” movimento que se seguiu à coroação de D. Maria I.

São as invasões Francesas que implantam, definitivamente, as ideias maçónicas em Portugal, não só porque elas estavam ligadas à Revolução Francesa e eram transportadas na ponta das baionetas dos exércitos napoleónicos, mas também, por via dos oficiais ingleses que por cá foram ficando.

Foi o general Gomes Freire de Andrade, que combatera ao serviço do Imperador Francês, como 2º Comandante da Legião Portuguesa e, mais tarde Grão-Mestre da Maçonaria, que foi tido como o cabecilha de um golpe de estado, em 1817, destinado a expulsar a “*Regência Inglesa*” de Beresford e obrigar ao regresso da Família Real, que se retirara para o Rio de Janeiro, em 1807, a fim de não ser capturada por Junot.

Esta tentativa de golpe de estado marca a 1ª intervenção dos militares na vida política nacional que se prolongou até à última, com o fim do Conselho da Revolução, em 1982.

Contudo, a revolução rebentou novamente no Porto, em 1820, e desta vez teve êxito.

Esta revolução marca a contemporaneidade portuguesa e foi com ela que a Maçonaria, na prática, até 1926, tomou conta e marcou os destinos do nosso país.

Da Revolução de 1820, ou Vintista resultou:

- O regresso da Corte a Lisboa;
- A implantação do Liberalismo durante 90 anos;
- A independência brasileira – também ela fundada na acção da Maçonaria (onde pontuava o notável José Bonifácio de Andrade e Silva);

- A primeira Constituição, em 1822;
- A divisão da Família Real, do Exército e Armada Real e de toda a sociedade, entre adeptos do novo regime e do anterior.

Tudo isto veio a originar uma tremenda agitação política e social que fez o país passar mais de 100 anos em guerra civil, a “*quente e a frio*”, que só estabilizou com a institucionalização do Estado Novo, em 1933.

De facto após a pior guerra civil que em Portugal já houve, e que terminou com a Convenção de Évora-Monte, de 1834, o País estava literalmente destruído e dilacerado.

Sem embargo a agitação continuou: o País partiu-se em “*partidos*” e a Maçonaria dividiu-se em grupos e duas orientações distintas: a francesa e a inglesa.

Estes “*Orientes*” eram consubstanciados por pessoas de carne e osso, que foram deixando “*descendentes*”.

A Maçonaria “*francesa*” teve um dos seus pilares em Manuel Inácio Martins Pamplona Corte Real, 1º Conde de Suberra e, depois, no Marechal Duque de Saldanha, João Carlos de Saldanha Oliveira e Daun; na parte “*inglesa*” brilhava D. Pedro de Sousa Holstein, 1º Duque de Palmela.

Antecederam-lhes pela parte francesa, o 1º Conde da Barca, António de Araújo e Azevedo e D. Rodrigo de Sousa Coutinho, 1º Conde de Linhares, pela inglesa.

Os sucessivos desentendimentos vieram a resultar em mais duas guerras civis, a Maria da Fonte, em 1846 e a Patuleia, no ano seguinte.

O País estava a saque!

Nem a relativa estabilidade política e social, e alguma recuperação económica fizeram serenar os ânimos.

Seguiu-se a questão do regime, e não se descansou enquanto não se deitou a Monarquia abaixo. Tal ocorreu a 5 de Outubro de 1910.

Com a República o desnorte e os ódios político-sociais atingiram o cúmulo do estupor. Em tudo isto esteve subjacente a agitação vivida nas lojas maçónicas, entretanto ampliadas pela acção bombista da Carbonária.

A situação só começou a serenar depois de 1926, não pelo golpe de estado ocorrido a 28 de Maio – o qual pelo caminho que trilhava iria reverter tudo à antiga, mas porque “*por inclinação das rodas celestes*”, como diria Zurara – foi trazido para a ribalta um homem que conseguiu pôr ordem nas finanças e no caos, e senso nas mentes.

Chamava-se António de Oliveira Salazar.

No cômputo geral desse terrível século, Portugal viu-se despojado da sua parcela territorial e económica mais importante, o Brasil; perdeu a coesão política e social; arranhou uma questão religiosa gravíssima; faliu a revolução industrial e chegou ao 1º quartel do século XX em banca rota financeira, em desespero moral, com bombas nas ruas e completamente colonizado em termos culturais pela França, e economicamente, pela Inglaterra.

Portugal era um país desqualificado tanto interna como internacionalmente.

Estas as consequências da 2ª desconstrução histórica levada a cabo por elites desnacionalizadas num povo crente e impreparado.

A institucionalização do estado Novo constituiu um interlúdio de quase 50 anos, em que se conseguiu descolonizar a Nação dos ingleses e franceses; se combateu vitoriosamente a criminosa ideologia comunista e se manteve Fascismos vários e o capital apátrida em respeito e contido, nas fronteiras.

O País foi sendo governado sem pressas, em termos de sustentabilidade e mais-valias futuras. Devolveu-se ao povo o orgulho de ser português e voltou-se a ter arrimo de carácter de antanho e a recuperar matrizes e esteios fundamentais da Nação.

Pode-se até considerar que o Corporativismo e a representação das chamadas “*Corporações*”, na Camara Corporativa, constituiu uma espécie de regresso à representatividade das populações e ofícios, nas antigas Cortes Gerais.

Mas tudo se esfumou no depois de 25 de Abril de 1974, quando a Nação minada por uma guerra subversiva, que se estendeu à Metrópole e ao Terreiro do Paço, deixou de querer lutar na defesa do seu Património e das suas gentes espalhadas por quatro Continentes e outros tantos Oceanos.

5. Terceira Desconstrução Histórica: O 25 de Abril de 1974

“É um povo paradoxal e difícil de governar, os seus defeitos podem ser as suas virtudes e as suas virtudes, os seus defeitos, conforme a égide do momento”.

Prof. Jorge Dias, in
“Elementos Essenciais da Cultura Portuguesa”

E o golpe deu-se, agora apoiado por forças internacionalistas, marxistas e comunistas e, também do capitalismo apátrida.

Desta feita, corremos mesmo o sério risco de desaparecermos não direi, de vez, mas ficarmos reduzidos assim como que, a uma lembrança do passado...

A consequência imediata foi a perda, por alienação traumática, num curto espaço de tempo, de cerca de 95% do território e 60% da população nacional, e o que restou na Europa, ficou à beira de uma guerra civil.

Esta última situação foi ultrapassada em 25/11/75, com a derrota parcial das forças de Extrema-Esquerda. Digo parcial, porque todas elas ficaram por aí activas e com um estatuto de respeitabilidade democrática...

As lojas maçónicas voltaram a “*levantar colunas*” (lembra-se que as Sociedades Secretas tinham sido proibidas, por lei de 1935), novamente com obediências diversas, mas sem o fulgor e a importância, que tiveram em todo o século XIX. Estão até, segundo consta, muito “*abandalhadas*” em termos de rituais, tradições e objectivos.

E, sobretudo, por terem sido ultrapassadas por outras “maçonarias” bem mais poderosas. Já lá iremos.

A solução encontrada pela maioria das “elites” que despontaram na sequência do golpe de estado fracassado, florido a cravos – fracassado pois não conseguiu realizar nada do que tinha estipulado no seu manifesto – foi o de meter o país na CEE, o mais rapidamente possível e de qualquer maneira.

Tal pode resumir-se numa frase: a CEE (com a qual já havia um acordo muito vantajoso para nós, desde 1973) foi encarada como um Objectivo Nacional Permanente Histórico – que ela não é e jamais será – em vez de se entender como um Objectivo Nacional Importante e, por isso, conjuntural, que seria a maneira correcta de como a nossa adesão devia ter sido encarada.

Ora a diferença de postura e actuação, entre um postulado e o outro, é abissal.

Em resumo os sucessivos governos portugueses desde o 25/4 colocaram o País em perigosas aventuras de carácter internacionalista, sem usarem de quaisquer cuidados e prudência, e que se destacam:

- Os totalitarismos comunistas/ marxistas/anarquistas;
- O Iberismo;
- O Federalismo Europeu;
- A Globalização materialista.

E têm embarcado na maior perfídia social de sempre, que toma o nome de “*Relativismo Moral*”.

Navega-se à vista, sem personalidade própria e sem estratégia, no meio de todos eles. Até os malfadados Partidos que, supostamente nos representam no Parlamento, pertencem todos a uma “*internacional*” qualquer!

Vamos então ao mais perigoso de tudo o que se passa.

As verdadeiras forças que, aparentemente lideram os destinos do mundo ocidental (Japão e alguns outros países da Ásia, incluídos) e tentam influenciar tudo o resto, não foram eleitos por ninguém, e ninguém lhes conhece o rosto.

E ultrapassaram, há muito, as maçonarias de que falei – que passarei a designar por “*clássicas*”.

Vou apenas aflorar o tema pois isto carece de um curso com muitos tempos lectivos, não compaginável com Bolonha...

A origem destas organizações tem origem no último quartel do século XVIII, tendo ganho forma e capacidades, cerca de um século depois. Vieram a concentrar a sede do seu poder, em Inglaterra, tendo a mesma sido transferida para a Costa Leste dos EUA, no decorrer da 1ª metade do século XX.

São organizações que se desenvolveram a partir da acumulação de capital financeiro, têm uma forte componente judaico/sionista e visam, aparentemente também, um governo único mundial, no mínimo, um controlo único global.

Tudo isto fazendo fé na informação disponível, dado que estes assuntos não constam dos “*curricula*” escolares, raramente são tratados nos “*média*” – os grandes defensores da liberdade de expressão – não se afloram sequer, nos programas dos partidos e os cidadãos só falam deles “*à boca pequena*”, como soi dizer-se.

Estas organizações, que apelidarei de “*maçonarias financeiras de poder*”, estabeleceram uma teia gigantesca de organismos com as mais díspares funções e até, com nomes politicamente neutros, muitos deles com objectivos e modos de actuação oclusos, difusos e translúcidos...

No slide seguinte darei uma pequena visão (incompleta) do que acabo de descrever.

Não pretendo tranquilizá-los com esta panorâmica, mas antes desassossegá-los no sentido de tomarem consciência do imbróglio em que, muito provavelmente, estamos metidos.

6. Conclusão

“Atolados há mais de um século no mais funesto dos ilogismos políticos, esquecemo-nos de que a unidade nacional, a harmonia, a paz, a felicidade e a força de um povo não têm por base senão o rigoroso e exacto cumprimento colectivos dos deveres do cidadão perante a inviolabilidade degrada da família, que é a célula da sociedade; perante o culto da religião, que é a alma ancestral da comunidade; e perante o culto da bandeira, que é o símbolo da honra e da integridade da Pátria. Quebrámos estouvadamente o fio da nossa História, principiando por substituir o interesse da Pátria pelo interesse do Partido, depois o interesse do Partido pelo interesse do grupo, e por fim o interesse do grupo pelo interesse individual de cada um”.

Ramalho Ortigão

A existência de Portugal tem sido uma espécie de “*milagre permanente*”.

Se o encarmos como um milagre, a sua continuação passa pela Fé e muita oração. É importante tê-la (a Fé) e fortalece-la (orando).

Mas enquanto habitantes do planeta Terra, somos constituídos por uma parte racional e outra espiritual, a quem foi outorgado o livre arbítrio.

Tudo implica trabalho, luta, sofrimento, alegrias e decisões. As decisões são baseadas no conhecimento, discernimento e coragem.

As civilizações e os países não são eternos e não têm que ser eternos.

Uma Nação representa um estádio de evolução social e humana, conseguido por muito poucos. O povo português é um desses poucos.

Tal implica uma comunidade de interesses e de afectos, consolidados numa História comum. E só se mantém se continuar a haver objectivos de futuro, que se pretendam obter e partilhar em comum.

Como não vivemos em terra de Santos – vivemos, porventura, naquilo que a teologia cristã designa por “*Inferno*” – a Nação só se mantém se tiver “*Poder*”. De preferência, Poder que queira prosseguir o Bem.

Esse poder tem que ser efectivo e materializa-se em poder político, diplomático, económico, financeiro, cultural/psicológico, e militar. E, neste âmbito, o “*Querer*” é o maior Poder...

Portugal está hoje, ao cabo destas três fases de “*destruturação*” histórica, a que foi sujeito, no “*perigeu*” do seu poder real, desde 1128, tanto em termos absolutos como relativos.

É verdadeiramente a nossa Liberdade, a nossa vida, que está em causa.

E tem a sua vulnerabilidade maior, dentro de si mesmo.

Está representada naqueles que tendo feito parte dos órgãos de soberania se têm dedicado a destruir o Estado – que é a Nação politicamente organizada – e a subverter a própria Nação dos portugueses. Nem mais, nem menos.

E, da síntese que se pode fazer de tudo o que se disse sobre as causas da “*destruturação*” apontadas, podemos resumi-las numa: Tudo deriva de importarmos modelos e ideias estranhas aos nossos interesses, objectivos e tradições.

O que digo não tem nada a ver com “*nacionalismo exacerbado*”, mas sim com a preservação do carácter nacional português, que veio a consubstanciar uma “*maneira portuguesa de estar no mundo*”.

Não defende isolacionismos, fobismos ou racismos vários, mas um discernimento em se aproveitar o que nos for útil em vez de importarmos, acriticamente, o que nos queiram impingir de fora; não se pretende ser contra ninguém, mas antes sabermos preservar-nos.

Como dizia o nosso preclaro Rei D. João, o quinto “*não temos de fiarmos de outras potências mas sim de nós próprios*”.

Como corolário lógico, julgo poder terminar dizendo, que o nosso futuro passa por reinventar o Poder Político e o sistema em que se apoia, de modo a estarmos representados neles, e a voltarmos aos valores e esteios que fizeram, uniram e sustentaram a Nação Portuguesa e a levaram à grandeza histórica a que se guindou.

E a liberte das grilhetas que a estão a prender às galés da servidão.

OS ROMANOS E A NAVEGAÇÃO NOS MARES EXTERIORES

Comunicação apresentada pelo académico
Vasco Soares Mantas, em 18 de Junho

O Império Romano nasceu e desenvolveu-se em torno do Mediterrâneo, como todas as grandes civilizações do Mundo Clássico¹, incorporando e reelaborando contributos diversos, nomeadamente no que respeita às rotas marítimas e à tecnologia naval.

A expansão territorial, todavia, ultrapassou os limites do Mediterrâneo, a que chamavam *Mare Internum* ou *Mare Nostrum*, para atingir o Atlântico, o Mar do Norte e o Mar Vermelho. Para além das fronteiras extremas do Império a navegação romana, e aqui devemos ter em conta a pluralidade de gentes que constituíam a *Romania*, terá atingido também, sobretudo por motivos comerciais, sectores mais afastados, como o Báltico, enquanto no Oriente, a navegação do Mar Vermelho para a Índia foi uma realidade, continuando uma situação já existente no período helenístico, depois da descoberta do regime de monções, permitindo viagens marítimas regulares, das quais não faltam testemunhos escritos e arqueológicos.

No Atlântico, a navegação romana enfrentou particulares dificuldades, que tiveram significativa influência nas técnicas de construção naval. Esta navegação desenvolveu-se quer para Norte, quer para Sul, esta menos conhecida, ao longo da costa africana, onde, segundo alguns, teria atingido o golfo da Guiné. Recentemente foram descobertos vestígios arqueológicos que provam a presença de navegantes romanos nas Canárias, seguramente as Ilhas Afortunadas das fontes clássicas². A maior parte destas actividades marítimas fora das fronteiras imperiais reflecte, sobretudo, intenções comerciais, quase sempre a procura de produtos exóticos e de luxo.

Nas províncias imperiais situadas fora do Mediterrâneo, embora os aspectos relacionados com a economia fossem importantes, como sucedia no território lusitano com a exportação do produto das minas e das conservas de peixe, o mar funcionava como uma grande espaço de circulação ao serviço da unidade imperial, importante elemento integrador de regiões que, ficando longe do Mediterrâneo, contribuíam poderosamente para a coesão do mundo romano, não devendo ser consideradas simples finisterras da civilização. Na verdade, o mundo dos interesses romanos não se limitava ao território imperial.

As últimas décadas do século passado assistiram, graças aos progressos da investigação histórica e arqueológica, ao desenvolvimento acelerado dos conhecimentos sobre a navegação romana, em grande parte facultados pela arqueologia subaquática através

¹ Michael Grant, *The Ancient Mediterranean*, Nova Iorque, 1988.

² Alfredo M. Martín, *Los periplos atlánticos norteafricanos de Políbio y Juba II transmitidos por Plinio*, Gerión, 31, 2013, pp.239-268; M. H. Rocha Pereira, *Concepções helénicas de felicidade no Além, de Homero a Platão*, Coimbra, 1955, pp.23-43.

das suas diversas vertentes³. Como é natural, grande parte da investigação recaiu na área mediterrânica, centro do mundo romano, embora se verifiquem importantes avanços noutras mares. Desde que os meios, nomeadamente financeiros, continuem a existir, muito há a esperar da continuação de trabalhos envolvendo quer a análise das fontes escritas clássicas, nem sempre interpretadas de forma definitiva, quer a panóplia tecnológica presentemente disponível, com especial destaque para a prospecção geofísica e a deteção remota, particularmente úteis no estudo dos portos antigos, quer o recurso aos ROV, que permitirão identificar naufragados a grande profundidade, normalmente muito melhor conservados do que os existentes em águas pouco profundas.

Na história, como em tantas outras áreas científicas, ou simplesmente culturais, as ideias feitas pesam largamente e só com lentidão cedem à acumulação de dados contrários. A prestigiosa história militar romana e uma incompleta interpretação das origens da Urbe, desde o início ligado a povos indiscutivelmente marinheiros, como os Etruscos e os Gregos⁴, prejudicou, desde muito cedo, a avaliação imparcial da história marítima de Roma, desprezando um factor essencial como foi o uso do poder naval, quer pela República, quer pelo Império⁵. Nesta comunicação trataremos em especial de aspectos mais directamente relacionados com a navegação comercial e com as suas rotas fora o Mediterrâneo, que não podem ser consideradas como simples anexos sem importância, antes devem ser interpretadas como parte fundamental de uma estratégia económica imperial em larga escala, distinguindo-se algumas como elementos essenciais no abastecimento de Roma e dos exércitos nas fronteiras.

A história romana constitui um excelente exemplo de *longue durée*, pois deparamos com doze séculos de história contínua entre a data tradicional da fundação e a queda do Império do Ocidente, sem esquecer a indiscutível influência contemporânea do legado romano⁶, duração que implica, obviamente, alterações culturais, políticas e tecnológicas. Roma surge como um porto flúvio-marítimo, não como um centro isolado, habitado por pastores e agricultores temerosos das coisas mar, o que facilitou a emergência da extraordinária capacidade de integração que os Romanos demonstraram durante a maior e a melhor parte da sua história. Essa capacidade de integração, notável do ponto de vista político, sobretudo na época imperial, revelou-se também no que se refere às tecnologias navais, em grande parte recebidas de outros povos, mas utilizadas de forma coerente e numa escala até então desconhecida na Antiguidade. Recordamos aqui, e não nos parece trata-se de um anacronismo injustificado, a utilização de juncos pelos aventureiros por-

³ A. J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford, 1992; A. Catsambis / B. Ford / D. Hamilton, *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Oxford, 2011.

⁴ Jacques Heurgon, *Rome et la Méditerranée occidentale jusqu'aux guerres puniques*, Paris, 1980², pp.179-181, 223-226

⁵ Vasco Mantas, *O valor do poder naval na Antiguidade Clássica: o exemplo romano*, in J. Abel da Fonseca / L. Couto Soares (coords.), *O Poder do Estado no Mar e a História*, Academia de Marinha, Lisboa, 2013, pp.53-95.

⁶ C. Murphy, *Are we Rome? The Fall of an Empire and the Fate of America*, Boston-Nova Iorque, 2007; M. L. Pearson, *Perils of Empire: the Roman Republic and the American Republic*, Nova Iorque, 2008.

tugueses quinhentistas nos mares do Extremo Oriente, como tantas vezes refere Fernão Mendes Pinto⁷, situação que permite evocar, ainda que de forma talvez mais pacífica, as origens da marinha comercial romana sobre elementos etruscos, gregos e cartagineses.

A evidência de actividades marítimas, militares e civis, no período republicano resulta da simples análise do mapa dos territórios submetidos a Roma cerca do ano 100 a.C., constituindo a República um grande Estado arquipelágico para o qual o domínio e o uso do mar eram imprescindíveis. Conseguido o primeiro, o segundo desenvolveu-se paulatinamente ao serviço das políticas de abastecimento de bens essenciais, produtos estratégicos diríamos hoje, pois sobre parte desse tráfico se construiu uma política económica e social que atinge na época imperial o apogeu, como demonstra o enorme esforço na construção de portos e no seu equipamento, incluindo numerosos faróis⁸, bem como a organização de frotas especializadas, contando com grandes navios construídos em série, como os da frota de Alexandria, destinados ao abastecimento de cereais a Roma⁹. Desta forma, e para simplificar, não hesitamos em considerar Roma como um império marítimo, o que a inexistência de acontecimentos bélicos significativos no mar durante mais de três séculos depois da batalha de Áccio não contesta, antes comprova.

A expansão territorial romana, que conhece no século II a.C. um momento decisivo com a destruição de Cartago e de Corinto, anunciando o domínio do Mediterrâneo, levou a República a intervir cada vez mais fortemente nas redes comerciais pré-existentes, criando interesses que, pela via económica, vão levar à anexação progressiva dos Estados mediterrânicos subsistentes. É também no século II a.C. que os Romanos entram em contacto com as realidades atlânticas, bem diferentes do mundo mediterrânico, espécie de grande lago que a designação *Mare Internum* implica. A cidade de *Gadir / Gades*, hoje Cádiz vai ter um importante papel no processo de atlantização do mundo romano, não só pela sua proximidade do Estreito de Gibraltar, desde sempre um privilegiado *choke point* repleto de grande carga simbólica¹⁰, mas também por ser o principal centro do comércio marítimo púnico na Hispânia, que continuará a desenvolver-se agora como romano. O mesmo sucedeu, a partir de finais do século I a.C., com o comércio marítimo ao longo do Mar Vermelho, em direcção à Arábia e à Índia, com obscuras pontuadas ao longo da costa oriental africana (Fig.1). Se no Ocidente os púnicos estiveram no início do processo e no Oriente vamos encontrar greco-orientais, tudo isto foi romanizado, ou seja, controlado e integrado numa economia imperial, servida por uma ideologia à qual, como veremos, o mar não foi alheio.

⁷ Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação. Transcrição de Adolfo Casais Monteiro*, Lisboa, 1983.

⁸ Vasco Mantas, *Faróis e balizagem portuária no mundo romano*, Memórias da Academia de Marinha, 35, 2005, pp.245-272.

⁹ Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, 1995², pp.297-299.

¹⁰ L. Alexander / J. Morgan, *Choke points of the World Ocean: a geographic and military assessment*, Ocean Yearbook, 7, 1988, pp.340-355.

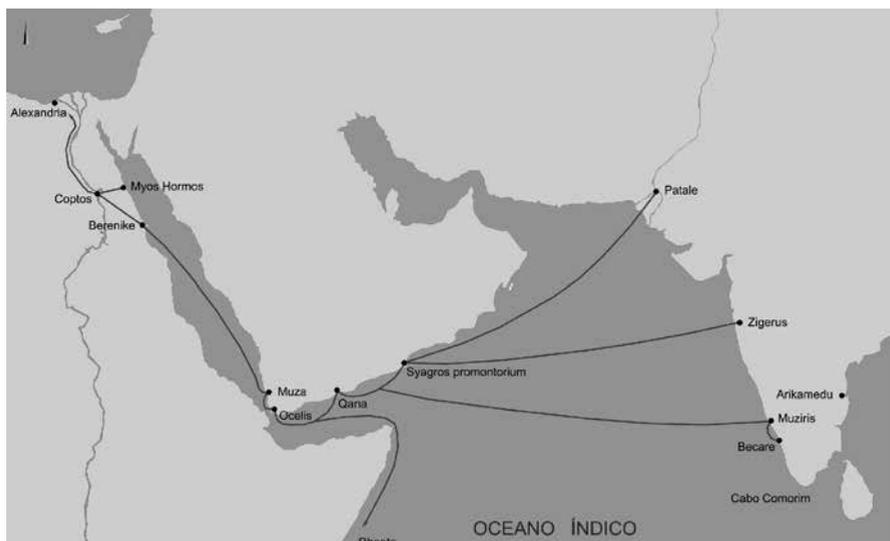


Fig.1 – Principais rotas da navegação romana no Oceano Índico.

Não será de mais, num contexto de minimização das actividades marítimas romanas, não obstante todas as provas em contrário, sublinhar a importância do transporte marítimo. É mais que merecido o destaque atribuído, desde há séculos, à rede viária romana, cujo estudo é sistematicamente retomado pelos especialistas que, de uma maneira geral, vêm reconhecendo a complementaridade dos transportes terrestres e do transporte por via aquática, seja nos rios ou nos mares¹¹. É verdade que a navegação marítima romana conhecia limites temporais, com um calendário bem definido, não muito diferente do que caracterizou a navegação à vela até períodos relativamente recentes, mesmo no Mediterrâneo, observando o chamado *mare clausum*¹², que com algumas variações limitava a navegação *grosso modo* à Primavera e ao Verão. Assim, poder-se-ia dizer que as vias terrestres eram preferíveis, pois em teoria estavam abertas durante todo o ano, o que é discutível para as grandes inverniais, uma vez que só as grandes estradas do Império, destinadas ao bom funcionamento da administração, permitiam fácil viabilidade devido à sua cuidada construção e equipamento, contando com pontes onde elas se verificavam imprescindíveis.

Ora a economia romana contava com artigos pesados e de difícil deslocação, problema agravado pela limitada produtividade de muitos dos centros de produção locais e regionais, que obrigava à concentração de cargas para as tornar rentáveis, inserindo-as no circuito que designamos como imperial. O transporte por terra desses artigos era não só moroso, como muito caro, tornando em certos casos impossível a sua comercializa-

¹¹ Vasco Mantas, *Vias e portos na Lusitânia romana*, in T. Nogales / J. G. Gorges (eds.), *Vias e portos na Lusitânia romana*, Lusitania Romana. Las Comunicaciones, Madrid, 2005, pp.427-453.

¹² Vegécio, *Épit.*, IV, 39; Apuleio, *Met.*, XI, 15-17; James Beresford, *The Ancient Sailing Season*, 2013, Leida, pp.9-52.

ção¹³. A solução disponível residia no uso do transporte fluvial e marítimo tanto quanto possível. Se imaginarmos o que seria transportar para Roma, por via terrestre, uma carga de 10.000 ânforas, imediatamente apreenderemos o verdadeiro significado do transporte marítimo e da escala a que os romanos o elevaram, pois seria impossível transportar por terra, tal o preço e as dificuldades logísticas envolvidas pela simples carga de um único navio dos que Estrabão referia frequentarem o porto olisiponense nos primeiros tempos do Império¹⁴. Os restos de cerca de sessenta milhões de ânforas, em grande parte hispânicas, que constituem o Monte Testaccio (Fig.2), perto do antigo porto fluvial de Roma, demonstram a forma eficiente como o mar romano foi gerido, inicialmente com grande liberalismo, no Baixo-Império com grande rigor estatal, como se verifica, por exemplo, através da tarifa dos fretes marítimos estabelecida oficialmente e no *Código de Teodósio*¹⁵.



Fig.2 – O Monte Testaccio, colina artificial junto ao porto de Roma.

O mundo romano era muito vasto, mesmo para os nossos dias, sobretudo se tivermos em conta os meios de que os viajantes dispunham e a velocidade das deslocções, melhorada na época romana para as viagens marítimas com o desenvolvimento da navegação de longo curso e conseqüentemente da navegação nocturna. A evolução da construção naval introduziu tipos especializados de navios, como as galeras comerciais (*actuariæ*), quando se desejava efectuar travessias mais rápidas, aumentando também as

¹³ Pierre Sillières, *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990, pp.735-749.

¹⁴ Estrabão, III, 3,1.

¹⁵ M. Giachero, *Edictum Diocletiani et Collegarum de pretis rerum venalium in uintegrum restitutum e latinis graecisque fragmentis*, I-II, Génova, pp.220-224; *Cod. Theod.*, XIII,5,4,8.

dimensões e a capacidade de carga e de transporte de passageiros dos navios mercantes, ainda que a comodidade fosse reduzida. No navio em que viajou São Paulo para Itália, um dos transportes de trigo da frota anonária de Alexandria, havia a bordo 276 pessoas, conhecendo-se outros casos ainda com maior número de passageiros¹⁶. Naturalmente, fora da área mediterrânica, a intensidade do movimento era menor, sem esquecer que determinados sectores, como o do Golfo de Cádiz, entre a Hispânia e a Mauritânia, ou no Mar do Norte o espaço entre a Germânia e a Britânia conheceram intenso tráfego de mercadorias e pessoas¹⁷.

A duração das viagens variava bastante, e mesmo no período normal de navegação. Temos alguma informação sobre o assunto que comprova esta circunstância. A inconsistência dos ventos, o estado de conservação dos navios e o tipo de cargas transportadas determinavam que assim fosse. A maior parte da informação disponível refere-se ao Mediterrâneo, onde uma viagem entre Alexandria e Marselha (*Massalia*) podia alongar-se por 30 dias. Referindo-se às viagens entre a Itália e o Golfo de Cádiz, o poeta Horácio refere que se efectuavam por ano três ou quatro viagens¹⁸, o que permite uma estimativa em baixa para as viagens mais extensas ao longo do litoral atlântico. Muito diferente era o caso das viagens marítimas no Mar Vermelho e no Índico, cujos objectivos meramente comerciais dispensavam particular rapidez. Pelas referências do *Périplo do Mar Eritreu*¹⁹, um precioso portulano que parece remontar ao século I, uma viagem de ida e volta ao sul da Índia durava, condicionada pelas monções, menos de um ano, enquanto a viagem descendo a costa oriental da África até à actual Tanzânia, ou talvez um pouco mais a sul, levava no mínimo dois anos²⁰.

Embora exista a possibilidade da navegação romana ter utilizado instrumentos náuticos sofisticados, sugeridos pelo calculador astronómico de Anticítera, na maior parte dos casos o equipamento era rudimentar²¹, dependendo a boa navegação da experiência e da capacidade de observação dos fenómenos naturais. Fora do Mediterrâneo, onde tudo era conhecido, a navegação romana apoiou-se, pelo menos inicialmente, nas informações facultadas pelos marinheiros locais, onde os havia, um pouco como sucedeu com o conhecimento na Antiguidade do regime de monções no Índico ou com o piloto de Vasco da Gama²². Estas referências levam-nos directamente ao problema do conhecimento do mundo na época romana, conhecimento em grande parte de origem grega, embora alargado pela evolução da expansão imperial romana e dos contactos novos que

¹⁶ NT, *Actos*, XXVII; Flávio Josefo, *Vit.*, 3.

¹⁷ Plínio, *N.H.*, II, 67,167-168; IV, 34,110; Tácito, *Ann.*, XIV, 33.

¹⁸ Horácio, *Carm.*, I, 31, 13-15.

¹⁹ L. Casson, *The Periplus Maris Erythraei*, Princeton, 1989.

²⁰ C. Singer, *The Incense Kingdom*, in A. Peacock / D. Williams (eds.), *Food for the Gods*, Oxford, 2007, p.19.

²¹ Casson, 1995², 245-258; A. Christopoulou, A. Gadolou / B. Polyxeni (eds.), *The Antikithera Shipwreck: the technology of the ship, the cargo, the Mechanism*, Atenas, 2012.

²² Francisco Pina Polo, *El Periplo del Mar Eritreo y la presencia romana en el Índico*, in F. Marco Simón / F. Pina Polo / J. Remesal Rodríguez (eds.), *Viajeros, Peregrinos y Aventureros en el Mundo Antiguo*, Barcelona, 2010, pp.108-109; A. Dias Farinha, *Os árabes nos antigos relatos portugueses do Índico*, Finisterra, 60, 79, 2005, pp.156-157.

esta permitiu a partir da periferia do Império. Os conhecimentos geográficos romanos encontram-se compilados nos mapas de Estrabão e sobretudo, de Ptolomeu de Alexandria, ainda que reconstituídos, uma vez que os originais se perderam, sem esquecer a *Tábua de Peutinger*, mapa romana de estradas que inclui terras muito para além das fronteiras imperiais, sobretudo a oriente²³. Para além de todas as fantasias mitológicas que rodeavam o mundo conhecido, este era bastante vasto, compreendendo os quatro impérios universais da época, Roma, Pérsia, Índia e China, os quais mantinham contactos, directos e frequentes nos três primeiros casos, mais obscuros em relação à China, ainda que certos produtos romanos lá tenham chegado²⁴, por via marítima a partir da Índia, ou por via terrestre, em parte pela longuíssima rota da seda.

A ideologia imperial, bem definida por Augusto, recorreu ao mar para estabelecer limites naturais à expansão romana, centrando-a no mundo civilizado de modelo mediterrânico, sem esquecer a existência de povos para lá do *Limes*, nalguns casos susceptíveis de integração, na senda dos feitos de Alexandre, circunstância que levou o imperador Trajano nos inícios do século II ao Golfo Pérsico, ou considerados bárbaros sem interesse, vivendo em terras inhóspitas, como o historiador Tácito sublinhou a propósito das fronteiras imperiais augustanas²⁵. É certo que, onde o Império colidia com o Atlântico, era mais fácil estabelecer o mito da sua universalidade, que encontramos bem representado, por exemplo, nos letreiros dos miliários da Via Augusta, cujo término não se indica na cidade de Gades, mas sim *Ad Oceanum*²⁶.

O que se conhecia do Atlântico ocidental era decerto muito pouco, para além de referências mais ou menos vagas a ilhas, já presentes nas fontes a propósito de um conflito entre cartagineses e etruscos, no século V a.C., citado por Diodoro²⁷, ilhas que poderão corresponder, sem dificuldade, à Madeira ou às Canárias. Uma travessia do Atlântico, não sendo tecnicamente impossível, parece muito difícil de comprovar face aos testemunhos disponíveis, não obstante um investigador italiano ter recentemente defendido os contactos com a América na base da pretendida representação de frutos tropicais, como o ananás, em obras de arte romanas²⁸, tese que não nos parece convincente. O Atlântico ocidental era bem o mundo dos mitos, e assim se manteve durante séculos, apesar dos progressos da navegação romana para norte e para sul.

No Atlântico, os Romanos foram os sucessores dos Púnicos. A integração de *Gades* na órbita romana em 206 a.C. abriu caminho para a actividade marítima ao longo da costa ocidental da Hispânia, a partir da área designada como *Círculo do Estreito*, conjunto

²³ Konrad Miller, *Die Peutingersche Tafel*, Estugarda, 1962²; Benet Salway, *Travel, Itineraria and Tabellaria*, in C. Dam / R. Laurence (eds.), *Travel and Geography in the Roman Empire*, Londres-Nova Iorque, 2001, pp.22-66.

²⁴ Lin Ying, *Ruler of the Treasury Country: the Image of the Roman Empire in Chinese Society from the First to the Fourth Century AD.*, Latomus, 63, 2, 2004, pp.327-339.

²⁵ Tácito, *Ann.*, I,9: *As fronteiras do Império eram em Oceanos ou em rios distantes. Exércitos, províncias, esquadras, todo o sistema estava interligado.*

²⁶ Yves Roman, *Auguste, l'Océan Atlantique et l'impérialisme romain*, Ktéma, 8, 1983, pp.261-268; Sillières, pp.582-583, 791-793.

²⁷ Diodoro Sículo, V, 20.

²⁸ Elio Cadelo, *Quandi i Romani andavano in America*, Roma, 2013⁴.

de cidades económica e culturalmente relacionadas com a cidade de Hércules. Convém sublinhar que os interesses gaditanos se situavam, ao contrário do que sucedia com *Carthago Nova* (Cartagena), essencialmente no Atlântico. Esta espécie de zona económica exclusiva foi pragmaticamente integrada na economia romana, com indiscutíveis ganhos para *Gades*, rapidamente romanizada e onde, no final da República e nos primeiros tempos do Império vamos encontrar os Cornélios Balbos directamente envolvidos com o centro do poder e presentes na Gália e em África em acções tendentes a expandir o domínio romano e a controlar zonas de particular importância comercial²⁹.

A evolução da fachada atlântica do Império Romano, que foi o único Estado da Antiguidade a conhecer duas grandes frentes marítimas, mesmo três se considerarmos o Mar Vermelho, fez-se para norte e para sul, ao longo da costa Europeia e pelo litoral marroquino, concluindo-se sob o principado de Cláudio, imperador que concedeu grande atenção às questões do mar, com a anexação da Mauritânia e início da conquista da Britânia. Neste processo a Lusitânia, pela sua posição geográfica, teve um importante papel, como interface de dois mares³⁰, desenvolvendo-se gradualmente algumas cidades que, embora mantendo a situação de portos avançados dos grandes centros da Bética, ganharam nova operacionalidade como grandes escalas da navegação atlântica.

O estudo do litoral atlântico na época romana encontra-se ainda relativamente atrasado, em parte devido às dificuldades que a arqueologia subaquática aqui encontra, em parte devido ao menor volume do tráfego quando comparado com o do Mediterrâneo. As realidades naturais da região, agravando-se para norte, não foram ignoradas pelos Romanos, quer através das fontes escritas, como a *Ora Maritima*, que reduz a quatro os meses de navegação no Atlântico, quer através de constatações que apontam no mesmo sentido, quando, por exemplo, Estrabão refere que os maiores navios, navios atlânticos, que frequentavam o porto italiano de *Puteoli* (Pozzuoli) eram os da Turdetânia³¹. Mas, se o número de naufragados romanos identificados nas costas atlânticas é ainda limitado, não faltam testemunhos provenientes do mar comprovando essa navegação, inclusive na costa portuguesa, onde aos muitos cepos de âncora já registados se juntaram recentemente vestígios seguros de navios dos primeiros tempos do Império³², a relacionar com o abastecimento de tropas empenhadas nas guerras contra Cântabros e Asturos.

²⁹ P. Romanelli, *In Africa e a Roma*, Roma, 1981, pp.393-402; J. F. Rodríguez Neila, *Confidentes de César. Los Balbos de Cádiz*, Madrid, 1992.

³⁰ G. Chic, *Roma y el Mar: del Mediterráneo al Atlántico*, in V. A. Troncoso (coord.), *Guerra, Exploraciones y Navegación del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, Corunha, 1995, pp.79-84.

^C Fabião, *A dimensão atlântica da Lusitânia. Periferia ou charneira no Império Romano?*, in J. G. Gorge et alii (coords.), *Lusitânia Romana. Entre o Mito e a Realidade*, Cascais, 2009, pp.53-74.

³¹ Estrabão, III, 2,6; 3,1.

³² Francisco Alves et alii, *Os cepos de âncora em chumbo descobertos em águas portuguesas*, O Arqueólogo Português, série IV, 6-7, 1988-1989, pp.109-185; Sónia Bombico, *Cortiçais (Peniche): um naufrágio romano alto imperial na costa atlântica lusitana*, Universidade de Barcelona, Barcelona, 2008; Rui Morais, *Um naufrágio bético datado da época de Augusto em Rio de Moinhos (Esposende, Norte de Portugal)*, in R. Morais / H. Granjo / A. M. Cerdán (eds.), *O Irado Mar Atlântico*, Braga, 2013, pp. 309-331.

Neste contexto podemos situar na Lusitânia o limite da navegação propriamente mediterrânica, que teria em *Olisipo* (Lisboa) o seu último porto, o que não implica, naturalmente, que navios vindos do Mediterrâneo não navegassem para norte, tal como sucedeu na Idade Média. O valor simbólico do litoral lusitano explica a presença do santuário consagrado ao Sol, à Lua e ao Oceano que existiu não muito longe do Promontório Magno (Cabo da Roca), no Alto da Vigia, actualmente em estudo. No Cabo da Roca situavam Plínio-o-Antigo e Solino o limite entre o Oceano Atlântico e o Mar Gálico³³. Sem contar com a navegação de cabotagem que parece ter sido intensa em certos sectores do litoral atlântico romano, devemos destacar que uma grande parte do movimento de longo curso que se desenvolvia para norte ao largo da costa ocidental da Península Ibérica tinha características estatais, compreendendo sobretudo transportes logísticos de artigos necessários às numerosas unidades militares estacionadas na Germânia e na Britânia. Com o passar do tempo a redução dos efectivos foi compensada pelo desenvolvimento das províncias atlânticas, caso da Galécia no século IV, por exemplo, o que os achados subaquáticos não desmentem. Esta navegação, sobre a qual as fontes escritas são pouco explícitas, pode reconstituir-se a partir da repartição dos materiais arqueológicos, no mar ou em terra, e pela existência de provas de um grande esforço de equipamento de apoio à navegação, como é o caso da construção de grandes faróis, de que o da Corunha, levantado por um arquitecto de *Aeminium* (Coimbra), ou o de Dover (*Dubris*), onde havia dois, são ainda eloquentes testemunhos (Fig.3).



Fig.3 – Restos do farol romano, reutilizado no Castelo de Dover, Inglaterra.

³³ J. Cardim Ribeiro, *Soli Aeterno Lunae. O santuário*, Religiões da Lusitânia. Loquuntur Saxa, Lisboa, 2002, pp.235-240; Plínio, *N.H.*, IV, 114; Solino, *Memor.*, XXIII, 5.

Justificava-se o uso da rota atlântica, perante as dificuldades que apresentava, mesmo no Verão, como a incómoda nortada que prevalece durante o período normal de navegação? Referimos já que muitos dos artigos a transportar só o podiam ser por via marítima, caso dos transportes maciços com fins militares ou os metais, em bruto ou em lingotes, com exclusão do ouro do Noroeste, cujo volume anual não justificava arriscá-lo no mar. É certo que se transportou em larga escala pelo Mediterrâneo, com transbordo na Gália, onde continuava pelos rios até ao Norte, com novo transbordo se as cargas se destinavam à Britânia. Entre as cargas envolvidas nesta complicada operação, só possível num Estado fortemente organizado, devemos destacar as que partiam da Hispânia, sobretudo preparados piscícolas, vinho e azeite, tudo essencial à manutenção dos militares.

As ânforas, em especial a oleária Dressel 20, marcam bem a rota de exportação destes produtos, no mar e em terra, mais segura, vencido o Mediterrâneo mas decerto mais lenta e muito mais cara que no caso da rota atlântica, mesmo quando o percurso fluvial era mais reduzido³⁴. Tudo conduz a considerar uma importante navegação atlântica a partir do sul da Hispânia, em certos casos através de uma rota directa, pelo alto mar, a partir da Corunha (*Brigantium*) até à Britânia, o que pode explicar a carta de repartição de materiais hispânicos, menos representados no litoral gaulês e belga, onde a dieta alimentar não os exigia. A Britânia, com uma fortíssima presença militar, exigia grandes quantidades de bens de consumo, como documentos encontrados no forte de Chesterholm (*Vindolanda*), junto à Muralha de Adriano, demonstram exemplarmente, pois neles se referem 46 tipos diferentes de bens alimentares, incluindo pimenta³⁵.

O Mar do Norte (*Mare Germanicum*), considerado difícil para os navios de traça mediterrânica e cujos sectores setentrionais se situavam na fronteira entre o real e o imaginário, com cerração, dias curtos, correntes violentas e gelos, o *Mare Pigrum* das fontes literárias³⁶, conheceu intensa actividade marítima, principalmente entre a Britânia, a Bélgica e a Alemanha. No território dos Frisões, no extremo norte do Império, as actividades comerciais marítimas, que incluíam o sal e os preparados piscícolas, contam com um extraordinário testemunho nas muitas dezenas de monumentos votivos consagrados à deusa indígena *Nehalennia*, em grande parte encontrados no mar (Fig.4), provenientes de dois santuários, um em Colijnplaat e outro em Domburg³⁷. O contacto dos Romanos, e utilizamos o termo de forma abrangente, com os povos do litoral setentrional do Império teve consequências muito importantes a nível da construção naval, surgindo navios trincados e de transição entre o sistema de construção tradicional no Mediterrâneo (*Shell first*) e o sistema nórdico (*skeleton-first*), mais resistentes e que surgem logo no século I na Britânia, como mostra o navio de Blackfriars, enquanto o método da curvatura das

³⁴ K. Greene, *The Archaeology of the Roman Economy*, Londres, 1986, pp.40-41; Barry Cunliffe, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples*, Oxford, 2001, pp.421-446.

³⁵ Alan Bowman / David Thomas, *The Vindolanda Writing Tablets (Tabulae Vindolandenses II)*, Londres, 1994, pp.118-120 (*Tab. Vindol. II* 184).

³⁶ Plínio, *N.H.*, IV, 13; Tácito, *Germ.*, 45.

³⁷ Piet Stuart, *Nehalennia: Goddess from the Sea*, Delta, 14, 1971, pp.5-23; Piet Stuart / J. E. Bogaers, *Nehalennia. Römische Steindenkmaller aus der Oosterschelde bei Colijnplaat*, Leida, 2001.

pranchas pelo vapor parece vulgarizado pelo menos no século III, assegurando cavernas e cascos mais resistentes³⁸.



Fig.4 – Placa votiva a Nehalennia recuperada na rede de um pescador.

Partindo do Mar do Norte a navegação romana parece ter frequentado também o Báltico (*Mare Suevicum*), por razões comerciais. Estas actividades devem ter sido desenvolvidas sobretudo por comerciantes estabelecidos no Mar do Norte e, embora parte dos testemunhos arqueológicos registados possam representar o resultado de tráficos terrestres, a partir da fronteira do Danúbio, recorrendo a antiga estrada do âmbar, a repartição nitidamente litoral de muitos materiais romanos, que não se limitam a moedas, desta-

³⁸ G. Milne, *Blackfriars ship 1: Romano-Celtic, Gallo-Roman or Classis Britannicae?*, The International Journal of Nautical Archaeology, 25, 3-4, 1996, pp.234-238; Jean Meirat, *Marines antiques de la Méditerranée*, Paris, 1964, p.180; Cunliffe, pp.72-73.

cando-se em particular recipientes em bronze, sugerem francamente a sua chegada por mar, como por exemplo se verifica na região da antiga Königsberg, hoje Kaliningrado, onde a concentração destes materiais é impressionante³⁹. Os comerciantes romanos frequentaram também a Irlanda, sem que a ilha tivesse sido objecto de qualquer tentativa de ocupação, conhecendo-se uma possível feitoria ou *port of trade* em Drumanagh, nas cercanias de Dublin, demonstrando Tácito e Ptolomeu um bom conhecimento da ilha⁴⁰. Embora navios romanos possam ter atingido zonas mais a norte, como a Islândia, que normalmente se identifica como a *Thule* dos relatos mais ou menos fantásticos não terá passado de um episódio sem consequências, conclusão que o se pode estender a um possível contacto com os Açores, bem diferente da circum-navegação da Grã-Bretanha efectuada pelo governador Júlio Agrícola, cerca do ano 80, por motivos de ordem militar.

Em direcção ao sul, ao longo da costa africana, a navegação romana, continuadora da que foi desenvolvida anteriormente pelos Púnicos e, seguramente, com intervenção de equipagens oriundas das cidades do *Círculo do Estreito*, não é melhor conhecida. Deixava o território vagamente controlado pelo Império depois da foz do Oum er Rbia, a sul de Mogador (Essaouira), e segundo se pode deduzir do que escreveu Plínio, utilizando material de Políbio, também neste caso os Romanos realizaram uma grande expedição naval para verificar o estado das feitorias cartaginesas ao longo da costa, logo após a queda de Cartago, em 146 a.C., a qual terá atingido um rio com crocodilos e hipopótamos, que denomina como *Flumen Bambotum*, que parece corresponder ao Senegal, rio que conduz à rica região aurífera de Bambouk, no interior⁴¹.

Os objectivos desta navegação eram de natureza económica, buscando ouro e produtos exóticos de luxo, eventualmente animais para as arenas (Fig.5), em troca de artigos manufacturados e de sal, muito valioso no interior do antigo Mali. A dispersão de materiais romanos até ao Senegal, sobretudo moedas e cerâmica, assegura a existência destes contactos, ainda que alguns possam resultar de tráfico terrestre indirecto, pelo ocidente do Saara⁴². Seja como for, a presença romana nas Canárias, as Ilhas Afortunadas da Antiguidade, alvo de uma expedição de exploração na época de Augusto empreendida pelo rei mauritano Juba II, significativamente magistrado honorífico de *Gades*, expedição que contou com o apoio de uma frota romana⁴³, está confirmada pela escavação em curso na pequena *Isla de Lobos*, em Fuerteventura⁴⁴, de um pequeno estabelecimento romano dedicado à produção de preparados piscícolas e de púrpura, com ocupação nos séculos I e

³⁹ M. Wheeler, *Rome Beyond the Imperial Frontiers*, 1955, Londres, pp.83-117; Aleksander Bursche, *Contacts between the Late Roman Empire and North-Central Europe*, *The Antiquaries Journal*, 76, 1976, pp.31-50.

⁴⁰ Philip Freeman, *Ireland and the Classic World*, Austin, 2001, pp. 2, 12; Cunliffe, pp.415-417, 439-442.

⁴¹ E. F. Gautier, *Le passé de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs*, Paris, 1952, pp.47-51.

⁴² Jehan Desanges, *L'Afrique noire et le monde méditerranéen dans l'Antiquité (Éthiopiens et Gréco-romains)*, *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 1975, 62, pp.393-401.

⁴³ Plínio, *N.H.*, VI, 32; P. Schmitt, *Connaissance des Iles Canaries dans l'Antiquité*, *Latomus*, 27, 2, 1968, pp.362-391.

⁴⁴ Escavações conduzidas pela Universidade de La Laguna, Museus de Tenerife e Cabido de Fuerteventura. Aguarda-se a publicação dos resultados deste interessante sítio.

II. A ilha situa-se a meia viagem do Senegal, correspondendo ao tipo de abrigo marítimo que os Romanos designariam como *positio*.

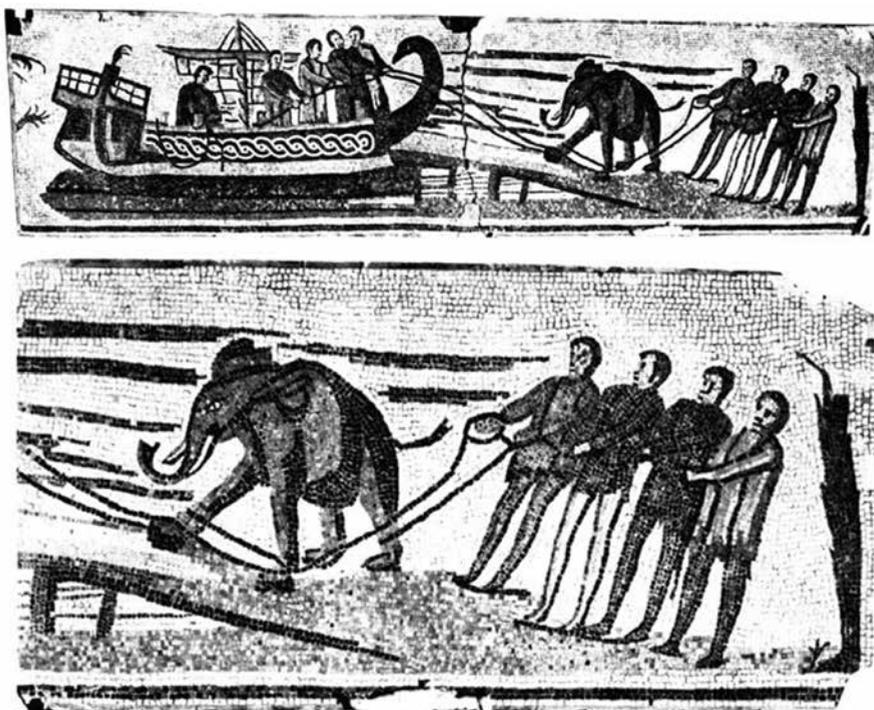


Fig.5 – Embarque de um elefante, figurado num mosaico de Veios, Itália.

Um dos problemas desta navegação era o do regresso, uma vez que o regime de ventos dificultava subir a costa. Mas esta questão, afinal, pode corresponder a uma ideia menos correcta, tanto mais que os navios de comércio romanos podiam, apesar do seu velame redondo, bolinar com alguma facilidade, inclusive rizando o pano e cruzando a verga de forma a transformá-lo em latino⁴⁵. Seja como for, não era uma navegação fácil, como os navegadores portugueses experimentaram séculos depois. As dificuldades da frequência de uma costa pouco acolhedora, com problemas de aguada, devem ter refreado o interesse por este sector africano, tanto mais que parte dos artigos chegavam aos portos romanos de África através das grandes caravanas saarianas, ainda que tal os encarecesse. Cremos que para além da Canárias, cuja população indígena, de origem berbere, parece remontar ao século V a.C., a navegação romana terá sido episódico.

Vejam agora outro dos eixos de navegação extra-mediterrânicos do Império Romano, o que ligava Alexandria, pelo Mar Vermelho, ao Oceano Índico. O contributo

⁴⁵ A. Tilley, *Sailing to windwards in the Ancient Mediterranean*, The International Journal of Nautical Archaeology, 3, 4, 1994, pp.1-12; P. Pomey (dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 1997, pp. 80-82, 89.

fundamental para o progresso do comércio marítimo afro-oriental foi a descoberta da periodicidade das monções por Eudócio de Cízico, nos finais do século II a.C., ou por um tal Hípalos, sob o principado de Cláudio. É evidente que o regime de monções era conhecido localmente, mas as provas do comércio romano com a Índia são particularmente numerosas logo a partir do principado de Augusto, como as escavações de Arikamedu demonstraram amplamente⁴⁶, sugerindo que a descoberta da regularidade das monções só contribuiu para facilitar o movimento comercial ao estabelecer um calendário regular para o comércio romano no Índico, em parte assegurado por navios indianos⁴⁷. Quase no extremo oriental da *Tábua de Peutinger* encontramos uma vinheta com a representação de um templo de Augusto⁴⁸, em *Muziris* (Pattanam), um dos portos indianos referidos no *Périplo do Mar Eritreu*. Poderíamos duvidar da identificação, mas a quantidade de materiais dos primeiros anos do Império, incluindo numerosos tesouros numismáticos na região meridional da Índia⁴⁹, sugerindo que os contactos se fizeram em larga medida com a área a oeste do Cabo Comorim, apoia a identificação presente no documento de Viena. Parece seguro, matizando a interpretação inicial do sítio de Arikamedu, que não haveria ali propriamente um estabelecimento romano, no sentido estrito do termo, mas um núcleo de comerciantes, provavelmente greco-orientais, que estabeleciam os contactos com os mercadores indianos, que se encarregariam do transporte desde a costa oeste da Índia até ao Golfo de Bengala e, talvez, até mais longe para nascente⁵⁰.

Os navios romanos deviam partir do Mar Vermelho em Julho, para aproveitar os ventos de sudoeste, atingindo a Índia em Setembro. A viagem de regresso ao Egipto iniciava-se em Dezembro ou Janeiro, quando sopram os ventos de noroeste⁵¹. O final da viagem implicava transbordo de mercadorias num dos portos do Mar Vermelho, como *Berenike* ou *Myos Hormos* (Quseir al-Qualim), e a sua condução por via terrestre até *Coptos* (Qift), no Nilo⁵², ou continuavam até *Cleopatra*, no fundo do Golfo de Suez, onde eram transferidas para embarcações fluviais que, pelo canal construído por Trajano, as transportavam até ao Mediterrâneo. O regime de ventos no sector setentrional do Mar Vermelho, com predomínio de ventos do quadrante norte, tornava mais prática a primeira opção⁵³. Outra possibilidade, esta relacionada com a rota das caravanas que através do território nabateu procuravam centros comerciais como *Petra* (Al-Batrâ) e Palmira

⁴⁶ Wheeler, pp.172-180; Vimala Begley, *Arikamedu Reconsidered*, American Journal of Archaeology, 87, 1983, pp.461-481.

⁴⁷ L. Casson, *Rome's Trade with the Eastern Coast of India*, Cahiers d'Histoire, 33, 3-4, 1988, pp.303-308.

⁴⁸ E. Weber (ed.), *Table Peutingeriana Codex Vindobondensis 324. Vollständige Facsimile-Ausgabe im Originalformat*, Graz 1976, XI.5.

⁴⁹ R. Tomber, *Indo-Roman Trade. From Pots to Pepper*, Londres, 2008, pp.30-37.

⁵⁰ H.-P. Eydoux, *A história arrancada à terra*, Lisboa, s/d, pp.245-261.

⁵¹ L. Guasti, *Le rotte oceaniche per l'India in età imperiale. Tempi e percorsi*, Klio, 85, 2003, pp.370-383.

⁵² Pina Polo, pp.104-106.

⁵³ W. Facey, *The Red Sea: The Wind Regime and the Location of Ports*, in P. Lunde / A. Parker (Eds.), *Trade and Travel in the Red Sea Region*, Oxford, 2004, pp.7-18.

(Tadmor), era o desembarque em *Leuke Kome* (Aynunah / al-Wajh?), porto que terminou no século II dependente da província romana da Arábia⁵⁴.

O comércio de madeiras destinadas à construção naval, como a teca indiana, ocupou um lugar importante, como se deduz do texto da célebre *Tarifa de Coptos*, da época de Domiciano⁵⁵. Outros artigos, como o marfim e o arroz são indicados no *Périplo do Mar Eritreu*, onde também ocorre a primeira referência ao açúcar (mel de cana). Para além dos tecidos indianos, a seda chegava ao Mediterrâneo em parte por esta rota, bem como as essências aromáticas da Arábia e as especiarias, como a pimenta. Por outro lado, um naufragado romano identificado a sul de *Berenike* continha na carga ânforas de azeite e de preparados piscícolas de origem hispânica⁵⁶, demonstrando a verdadeira dimensão da mobilidade dos produtos de consumo no mundo romano. Com frequência, as cargas transportadas eram volumosas, num e noutro sentido, caso do *Hermapollon*, que transportou uma carga de mercadorias indianas não inferior a 220 toneladas⁵⁷. O nome grego do navio aponta claramente para as características helenísticas de grande parte dos amadores envolvidos neste comércio.

O intercâmbio comercial marítimo entre o mundo romano e as regiões indianas teve também consequências culturais, menos fáceis de detectar. A título de exemplo, recordamos a estatueta da deusa indiana Lakshmi, divindade da beleza e da boa sorte, encontrada em Pompeios, e o bronze representando Neptuno achado em Kolhapur, na Índia (Fig.6), ambos testemunhos adequados a devoções de marinheiros e comerciantes⁵⁸. Aspecto importante para a história da tecnologia naval, é o da forte possibilidade da vela latina, que tanta discussão tem provocado, ter chegado ao Mediterrâneo vinda do Índico. A sua presença é sugerida numa carta de Séneca, no tempo de Nero, descrevendo as embarcações que precediam a frota anonária de Alexandria em rota para *Puteoli*, como avisos, enquanto um relevo funerário do Pireu, datado do século II, mostra um navio romano dotado de pano latino, que nos parece indiscutível⁵⁹. Ora em *Berenike*, porto que parece em vias de abandono no Baixo-Império, achou-se um grafito, sobre um fragmento cerâmico⁶⁰, mostrando um navio comercial aparentemente armado como latino. Cremos que este tipo de vela, usual a partir do século V no Mediterrâneo oriental⁶¹, chegou ali via Mar Vermelho e Alexandria, e bastante cedo, como sugerem os dados disponíveis.

⁵⁴ Peter Harrigan, *New pieces of Mada'in Salih's puzzle*, Saudi Aramco World, 58, 4, 2007, pp.14-23.

⁵⁵ F. Burkhalter-Arce, "Le tarif de Coptos". *La douane de Coptos, les fermiers de l'apostolion et le préfet du desert de Bérénice*, Topoi, Supp. 3, 2002, pp.199-233.

⁵⁶ Raoul McLaughlin, *The Roman Empire and the Indian Ocean*, Barnsley, 2014, p.100.

⁵⁷ Steven Sidebotham, *Berenike and the Ancient Maritime Spice Route*, Berkeley / Los Angeles, 2012, pp.217-218; McLaughlin, pp.89-94, 99.

⁵⁸ Wheeler, pp.141-182; Sidebotham, pp.253-258.

⁵⁹ Séneca, *Epist.*, 78; Casson, 1995², pp.243-245. Tivemos oportunidade de observar detidamente o monumento no Museu Arqueológico de Atenas, não nos ficando dúvidas quanto a tratar-se de um pano latino.

⁶⁰ Sidebotham, pp.201-202.

⁶¹ Sinésio, *Epist.*, 4; Casson, 1995², pp.268-269.



Fig.6 – Estatuetas de Lakshmi, de Pompeios, e de Neptuno, de Kolhapur.

Navegação de aventureiros, ainda que considerada no *Périplo* como mais fácil, era a que se desenvolvia para sul do Estreito de Bab-al-Mandeb, região hoje tão mal afamada devido à presença da pirataria (!). Embora bem descrita no *Périplo do Mar Eritreu*, a rota de cabotagem que conduzia muito a sul, até um porto chamado *Rhapta*, não é fácil de precisar, pois permanecem difíceis muitas das escalas referidas no portulano na região globalmente denominada *Azania*, cujos estabelecimentos costeiros dependiam de entidades políticas arábicas. Os testemunhos arqueológicos da presença de comerciantes mediterrânicos e indianos nesta área são menos evidentes, mas o texto que se lhe refere garante que a costa era bem conhecida no século I, considerando como limite da navegação o porto de *Rhapta*, usualmente localizado na Tanzânia, perto de Dar-es-Salam, em cujo litoral se encontraram materiais romanos⁶². Referências vagas a achados numismáticos mais a sul sugerem um prolongamento dessa navegação até áreas afastadas da cabotagem habitual, até ao Cabo Delgado, em Moçambique, área onde alguns investigadores, de acordo com os dados de Ptolomeu, situam a obscura *Rhapta*⁶³.

⁶² F. Chami, *People and contacts in the ancient western Indian Ocean seaboard or Azania*, *Man and Environment*, 27, 1, 2002, pp.33-44.

⁶³ Ptolomeu, IV, 7; Wheeler, pp.138-140; Pina Polo, pp.111-112.



Fig.7 – Dar-es-Salam em 1907. O navio é o cruzador alemão *Seeadler*.

Esta viagem, como referimos, durava cerca de dois anos, o que implicava um esforço físico e económico razoável, pelo que só se justificaria se os lucros correspondessem ao investimento. Tudo leva a crer que o marfim seria o artigo mais procurado nesta costa, adquirido provavelmente através de intermediários estabelecidos nos portos referidos no *Périplo*, provavelmente árabes, que o obteriam dos indígenas no interior. Apesar de muito inferior ao tráfico com a Índia, este mercado secundário era bem conhecido, o que implica contactos muito regulares desde o século I. Talvez um dia um achado fortuito permita confirmar que a navegação comercial mediterrânica chegou à região do Rovuma, como alguns investigadores crêem ter acontecido. De qualquer forma, para sul de *Rhapta*, o anónimo autor do *Périplo* parece visualizar o mapa de Estrabão, ao escrever: *Para além destes lugares o Oceano inexplorado curva para o oeste e junta-se ao Mar Ocidental*⁶⁴. Seriam precisos quinze séculos para que os Ocidentais confirmassem esta verdade antiga, o que, de alguma forma, ajuda a compreender o enorme esforço empreendido sob a hegemonia romana e a sua formidável capacidade organizadora, cujos vestígios se podem encontrar em tantos sítios inesperados.

⁶⁴ PME 18.

O NAVIO NO TRATADO. UMA NOVA PERSPECTIVA PARA A INVESTIGAÇÃO DA CONSTRUÇÃO NAVAL NOS SÉCULOS XVI E XVII

Comunicação apresentada pelo académico
Adolfo Silveira Martins e pelo investigador
António Teixeira, em 25 de Junho

O projeto que hoje abordamos nesta comunicação tem sido apoiado pela Universidade Autónoma de Lisboa e tem reunido em seu redor uma equipa constituída em vários momentos pelos investigadores António Teixeira, Tiago Fraga, Brígida Baptista e Joana Baço.

Ao refletir sobre o que hoje conhecemos dos navios do século XVI e do século XVII e apesar de se terem iniciado os estudos da Arqueologia Naval Portuguesa em 1892 com Lopes de Mendonça, passado mais de um século, ainda não sistematizamos um padrão, que aceite por todos os investigadores, seja um ponto de partida para a definição estrutural do navio de madeira. Conhecer o navio não poderá reduzir-se a um conhecimento genérico de cada uma das estruturas modelares, mas ao saber de um complexo conjunto de indicadores que nos estabeleçam a forma, as características, a dinâmica, e a relação entre todos os componentes arquitetónicos e estruturais. Conhecer o navio é saber interpretar os procedimentos de construção em todas as suas variantes e os normativos ou regras que foram aplicadas. Não apenas pelo determinar de algumas características, sobretudo não tendo em conta que é uma máquina complexa que evolui não só no tempo, mas também em resultado das condicionantes oceânicas, da progressão do conhecimento tecnológico e das flutuações sociais e económicas.

Disponemos de uma excelente coleção de manuscritos dos finais do século XVI e do XVII, sobre construção naval que conhecemos por tratados e regimentos. O seu estudo individual e não comparativo poderá nos levar a proposições menos audaciosas, mas que também promovem a ineficácia de um estudo integrado e comparativo no que entendemos para conhecer o navio. Estudar o *Livro da Fábrica das Naus* e não o entender na relação de conhecimentos com os que lhe sucedem, limitam a interpretação dos conteúdos. Não relacionar o *Livro de Traças de Carpintaria* com as *Ordenações* ibéricas poderá desvirtuar a interpretação ou não relacionar a prática das ribeiras com os manuscritos, poderá induzir em erro sobre o que na verdade foram os processos aí executados.

A generalização da prática de estudo sobre despojos submersos é também um oportuno contributo se observados com sentido interpretativo, e não como simples conjuntos de desenhos e tabelas de dimensões em extensos relatórios, desprovidos de interpretação.

O projeto que apresentamos ainda não está concluído e o seu longo percurso obrigará necessariamente a uma participação efetiva de vários investigadores com funções

multidisciplinares, pela diversidade da abordagem. O nosso objetivo é o estudo desta coleção, entender como poderão ser validados os seus conteúdos e qual o seu contributo científico para melhor relacionar esse conhecimento com a informação que nos chega sobre os vestígios e despojos de estruturas escavadas que se identificaram como de origem portuguesa, desde há trinta anos em Portugal e no Mundo.

Noutro sentido a análise e dissecação funcional dos conteúdos descritos nos tratados poderiam sugerir e identificar normativos que eventualmente teriam sido seguidos pelos mestres construtores das ribeiras, mesmo anteriores aos tratados e que já longamente experimentados passaram ao registo escrito muito ao gosto das correntes humanistas da época. Várias questões desde logo se depararam, nomeadamente se os autores destes documentos teriam sido na prática construtores navais ou meros transcritores do que muito se conhecia da arte pelas ribeiras do país, quando sabemos e tomamos como válido que os procedimentos construtivos até então, foram resultado de um desenvolvimento empírico e da observação de resultados e não da aplicação de teoria e método científico.

Teriam o que designamos por tratados o propósito de sistematizar o conhecimento e daí ter marcado um novo rumo e protagonizar o nascimento de uma nova ciência: A arquitetura naval dos tempos modernos. Qual o será então o seu valor e interesse científico como fonte de estudo no apuramento dos princípios e processos da construção naval?

Será possível seguindo as suas instruções, na verdade construir estruturalmente um navio ou não foi esse o objetivo do registo, quando com frequência as descrições omitem formas e estruturas espaciais? Quando os processos construtivos não são claros, lógicos e continuados mas apenas contêm princípios e regras de construção. Quando muitas das vezes nem indicam a natureza do navio ou o que referem poderá ser comum a uma ou outra tipologia. A perceção destas contingências naturais na abordagem inicial modificou os objetivos a concluir, não claramente com o primeiro tratado: o *Livro da Fabrica das Naus* de Fernando de Oliveira, mas depois de uma análise cuidada ao *Livro de Traças de Carpintaria* de Manuel Fernandes, que em nosso entender é um notável documento, independentemente de alguns autores o poderem entender como uma cópia elaborada a partir de outros regimentos preexistentes. Contrariamente à perceção que tínhamos no início do estudo a abordagem não será procurar em cada tratado o modo de construir um navio integral e em exclusividade sobre o documento para tentar modelá-lo e reconstituí-lo com os meios e tecnologia ao nosso alcance, mas observar qual o contributo que cada um nos poderá fornecer, qualificar sobretudo o tratado, na perspetiva de no futuro e após a sistematização da diversidade de conceitos patentes, poder elaborar esse mesmo modelo e assim validar os conteúdos inscritos, como fundamentos para os princípios da construção naval.

Também ao modelar o navio em exclusividade a partir dos dados contidos em cada documento, pudemos concluir que no *Livro da Fabrica das Naus*, a estrutura do casco da nau da Índia, não observando particularidades construtivas, foi possível aproximadamente concretizar. Tomando no entanto como exemplo o *Livro de Traças de Carpintaria*, o autor mesmo especificando a tipologia do navio, particulariza alguns componentes, mas omite outros ou generaliza ainda outros o que só após uma cuidada análise com-

parativa, será possível concretizar. Numa primeira etapa tornou-se então premente não dissociar os documentos em estudo da análise interpretativa da época em que foram redigidos e dos restantes documentos coevos sobre o tema, para entender das razões que levaram à elaboração e qual o efetivo e perceptível contributo que poderão ter tido na prática da construção naval. A opção foi tentar reconhecer as mesmas práticas normativas e tecnológicas pelo entendimento de informação identitária ao tratado em documentos do tempo e tentando confrontá-las com os registos recolhidos e provenientes de estruturas arqueológicas. Metodologia cada vez mais comum aos arqueólogos que independentemente da sua tendência se focar apenas sobre fontes materiais, ignorando outros recursos e com distinção clara na aplicação da metodologia de estudo, para esta época é fundamental obter um estudo comparado.

Continuando neste caminho, a opção foi tentar definir o que intitulámos de *gramática construtiva*, ou seja determinar e sistematizar a identificação dos componentes, características, procedimentos e regras descritas, classificá-las e interrelacioná-las de modo a permitir a criação do que podemos designar por assinaturas únicas para cada tipo de navio, agrupando-os em tipologias.

Com base na informação recolhida, a modelação virtual de componentes interrelacionais tem sido também um precioso contributo para a interpretação. Nunca foi nosso objetivo criar imagens de fantasiosos navios, mas apenas tentar traduzir em imagem interpretativa o resultado da análise e interpretação do que vimos desbravando.

Necessário foi prioritariamente, definir a correlação entre o sistema de medidas utilizado e o sistema de medição do século XVI, onde Oliveira define a construção da nau em *rumos* e em *palmos de goa*. Em artigo publicado na Universidade de Aveiro, relatámos algumas conclusões a que chegamos com o seu estudo. A primeira dificuldade foi aferir as correlações atuais a este sistema, cujas propostas variam significativamente. Vários autores apresentam valores diferentes para o rumo e para os diversos palmos, dependente das fontes consultadas, das experiências feitas ou da interpretação que fazem dos textos coevos, porém adotamos nesta reconstrução, o rumo igual a 1.536m, o *palmos de goa* a 1/6 do rumo e a polegada a um sexagésimo de um rumo.

A gramática construtiva deste navio, entendida como a ordem pelo qual são colocadas as peças e as suas inter-relações, determina que o tipo de construção adotado na *Fábrica das Naus* pertence ao processo de construção “*esqueleto primeiro*”, isto é são definidos como elementos estruturais e ativos a ossatura do navio. A partir das medidas da primeira peça, a quilha, dimensionam-se quase todas as restantes peças da nau, como salienta Oliveira “*A esta se refere a largura, a altura da nau, o fundo, graminhos, lançamentos, boca, e outras partes principais de que todas as mais dependem*”.

Seguindo o seu processo de construção para uma nau de 600 tonéis e apesar do lançamento da roda de proa pudesse ainda ser determinado de acordo com a função ou intenção do construtor. Oliveira desenha como proposta três lançamentos de proa com 1 rumo de intervalo, o que coloca o lançamento da proa entre os 33 e 39pg, pelo que optámos pelo valor do que intitula de “*MEIO*” ou 9.22 m. Quanto à popa diz-nos que os lançamentos mais usados são perto de 1/5 da altura do cadaste; todavia alguns autores

apontam para $1/4$ da sua altura, (altura igual a $1/3$ da quilha). Contudo na sua perspectiva, afirma que o melhor resultado é o obtido pelo processo geométrico, do qual resulta um ângulo de inclinação igual a 102.55° e num lançamento do cadaste de 2.058m, para uma quilha de 18 rumos. Notamos ainda que a altura do cadaste é ligeiramente inferior a $1/3$ do comprimento da quilha para que, com a colocação do gio, o conjunto fique ao nível do convés exatamente à altura de $1/3$ do comprimento da quilha. Oliveira nestes três passos, quilha, roda de proa e cadaste determina a estrutura longitudinal do navio, a primeira a se estabelecer. Segue-se a definição da forma transversal. Começa pelo gio, elemento estruturante da popa do navio, que define a largura e a forma do painel de popa e conseqüentemente nesse espaço, toda a linha da querena. O gio tem a largura de metade da boca, 24pg (6.144m). A sua espessura obtém-se pela diferença entre o extremo do cadaste e a linha do convés, neste caso cerca de um palmo (0.23m).

Segue-se a colocação das cavernas mestras que para o navio de 18 rumos, sejam em número de 3. O posicionamento longitudinal da caverna mestra central será a $1/8$ do comprimento da quilha, avante do seu meio, o que equivale a 2 rumos e 1 palmo e meio (345.6 cm). Curiosamente coloca a caverna mestra a cerca de $1/2$ pg (12cm) a ré do ponto médio do comprimento roda a roda. Se alinharmos esta caverna pela face anterior e não pelo seu centro como é usual, encontramos a sua linha média exatamente a meio do comprimento roda a roda. Demasiada coincidência para não ser essa a intenção do autor. Para além das mestras determina que o número de cavernas a ré e a vante das mestras é igual ao número de rumos da quilha (18 rumos), “*não mais, mas antes menos*”. Daí resultam 18 cavernas a ré, 3 mestras e 18 a vante, num total de 39.

Se seguirmos a primitiva versão do texto, sob folio colado, constata-se que entram neste número as almogamas e as mestras para além da central o que implica remover uma caverna de conta, por cada mestra não central. Daria um total de $17 + 3 + 17 = 37$. Porém no desenho do levantamento do navio, vemos uma só caverna mestra e 18 cavernas a vante e a ré, estas graminhadas, pois apresentam levantamento, num total de $18 + 1 + 18 = 37$ cavernas. Já o desenho do recolhimento tem três cavernas mestras (sem recolhimento) e 18 cavernas graminhadas a vante e a ré o que perfaz $18 + 3 + 18 = 39$ cavernas.

Concluimos que existe alguma divergência entre a narrativa e o desenhado e mesmo entre os desenhos. A opção foi de considerar 3 mestras e 18 graminhadas a vante e a ré por nos parecer a que se identifica com a coerência estrutural do navio. Para calcular o recolhimento e o levantamento das cavernas de conta, Oliveira aplica o graminho de *besta* ou de *mezaluna*. Apesar de descrever três tipos diz só confiar no de *mezaluna*. Trabalhos anteriores demonstram que os resultados dos graminhos diferem entre cada tipo, mesmo partindo de medidas de base iguais.

O graminho de Oliveira é aplicado, dividindo a compartida pelo número de cavernas de conta, dado pelo número de rumos do comprimento da quilha. Resulta em 18 frações. O comprimento do graminho em si é definido pelo valor do par, cabendo ao par a espessura de uma caverna mais o seu vão. É interessante notar que este valor para o par de uma nau destas dimensões, não seria a única opção dos construtores. A única fonte

arqueológica até hoje conhecida para o par é a de uma nau presumivelmente das mesmas dimensões da descrita por Oliveira, a *Nossa Senhora dos Mártires de São Julião da Barra*.

Quanto aos três processos para a obtenção respetivamente do fundo, braços e hastes, o resultado não resulta em secções uniformes ou aceitáveis para a sua materialização. Uma deformação pronunciada é, assinala-se, nos pontos de união das linhas do fundo, com as curvas dos braços e destas com as hastes. Ao contrário de outros tratadistas, Oliveira não explica como criar o fundo de modo a resolver o seu ajustamento. Também na descrição das hastes é bastante vago e contraditório. Diz-nos que “*sobem um pouco direitas por que as hastes das lanças são direitas*”, mas desenha-as curvas. Quando tentamos expandir as curvas dos braços ajustando-as ao ponto em cada secção onde se determina o seu fim, resultam linhas que efetivamente se adaptam aos contornos das curvas dos braços, mas promovem as hastes em contracurva. Não desejável nesta zona do casco, nem tão pouco o é indicado por Oliveira. Se seguirmos objetivamente o que propõe colocarmos linhas direitas, obtemos essa diferença na junção entre as curvas dos braços e as hastes, impercetível e não relevante no desenho, mas sem dúvida de dificuldade acrescida para qualquer mestre de ribeira. Outro dos problemas decorrentes da leitura interpretativa respeita ao processo de construção das extremidades do navio, isto é a construção das cavernas que preenchem o espaço entre a almogama de vante e a roda de proa, intituladas buçardas e o espaço entre almogama de ré e o cadaste, intituladas reversados. São fornecidas algumas pistas de como as fazer. Começa por se referir ao levantamento do fundo das cavernas de enchimento definido na popa, pela linha recta que parte do fundo da última almogama até um terço da altura do cadaste ou regel, onde se encontra o coral de popa. Na proa determina que o levantamento não se dá por linha recta, mas em arco, à feição da roda e do coral de proa, que termina também a 1/3 da altura da roda.

Segue-se a informação de que as cavernas de enchimento até 1/3 de altura da roda são em “*cantos agudos*”. Na altura restante, assumem forma ovalada. Ao desenharmos verificamos que as instruções não são suficientes para a obtenção de curvas que se ajustem às cavernas graminhadas. Ao combinarmos os resultados das três, obtemos extremidades que não seriam possíveis de materializar em cavernas e em tabuado. Perante esta indefinição e insuficiente descrição, a opção foi seguir um método que permitisse uma ligeira correção nestas zonas do navio. Para a popa, optámos por desenhar uma linha de água a 1/3 da altura e outra à altura da boca; duas secções que representam respetivamente, a caverna a seguir à almogama e a última caverna de enchimento. A partir destas secções e linhas de água, criámos mais três linhas adicionais. Da combinação das secções e das linhas de água surgiram as restantes secções.

Ao estudar a popa, vimos dificuldade em a materializar porque define o regel como uma linha recta e demonstra-o no plano do levantamento, mas não nos diz como essa curva vai proceder na vista de topo. A nossa única opção foi aplicar a curva do fundo das graminhadas ao regel.

Definida a ossatura, prossegue com a caracterização dos pavimentos, não sem antes referir as latas, sobre as quais se apoiarão as cobertas, indicando as suas dimensões e distribuição.

Sobre as cobertas diz que estas fortificam a estrutura do navio, não devendo, contudo ser em número excessivo. Estabelece para uma nau de três cobertas uma altura compreendida entre 36 *pg* e 42 *pg* (6 e 7r).

Seguem-se os castelos de popa e de proa, determinando que o de popa é constituído por dois pavimentos, a tolda e a alcáçova. Para a tolda indica um comprimento até metade do comprimento do convés, lançando para ré do gio a quinta parte deste comprimento 15 *pg* (3.84m). A altura é entre 7 a 8 *pg* (1.79m a 2.05m). Por sua vez a alcáçova deverá ser mais baixa e mais pequena, resultando em cerca de 44.5 *pg* (11.39m) de comprimento e 4 *pg* (1.02m) de altura.

O último ponto a salientar é a xareta, ou cobertura em rede da tolda e convés que servia de zona de passagem entre a alcáçova e o castelo de proa, para desocupar o convés para serviço do navio. Tratar-se-ia de uma regra o convés ficar desocupado de mercadoria e passageiros, suportando a xareta, os fardos e mercadorias que não coubessem nas cobertas.

Concluimos pela análise que são omissas descrições de forma e ordenamento de estruturas, com função sobre conteúdo estrutural. Sobre a causa não nos compete aqui formular uma análise aprofundada, todavia devemos salientar algumas questões que nos parecem oportunas. Sabemos que a arte da construção naval e todo o saber, foi transmitido de modo pessoal de mestre para aprendiz, ao longo de gerações de especialistas das ribeiras na costa portuguesa. Sabemos do sigilo ao tempo, sobre conhecimento destas matérias. Sabemos da inabilidade à escrita dos homens da ribeira. Sabemos do mérito de Oliveira no registo da informação, mas também que este não foi um homem das ribeiras, mas um eminente sabedor das letras, da ciência e experimentado homem do mar. Nesta linha de reflexão interrogamo-nos se transmissão do conhecimento que levou Oliveira ao registo escrito teria sido integralmente alcançada? Se o registo desse conhecimento teria sido objetivamente elaborado? Se os elementos estruturais ausentes de descrição no texto, nomeadamente a curva do fundo, o processo e forma dos enchimentos para a proa e popa a partir das almogamas, se obtinham por procedimentos deixados ao critério do mestre, por intuição, experiência ou funcionalidade pretendida para o navio a construir? A obtenção do modelo virtual fez-se contudo por critérios rigorosos, baseado no que nos descreve Oliveira e naturalmente, sujeito à interpretação que fizemos desse registo. Depois do estudo do *Livro da Fábrica das Naus*, iniciámos a análise dos navios de alto bordo inscritos no *Livro de Traças de Carpintaria*. Detetámos de imediato a possibilidade em alguns aspetos proceder ao estudo comparativo entre alguns procedimentos e características e estamos crentes da possibilidade de realizar no futuro estudos comparativos, nomeadamente não só entre estes dois documentos, mas também sobre outros deste período portugueses e espanhóis. Sobre o *Livro de Traças* que tem sido por vezes entendido, não como fonte muito contributiva e mesmo desprovida de informação técnica segura, pelos resultados obtidos e pelas questões que agora são levantadas, revelou-se pelo contrário como um documento imprescindível de dissecar em todo o seu conteúdo e como alvo de uma análise cuidada e comparada. Sobretudo tratando-se de um docu-

mento, sem qualquer receio em o afirmarmos de carácter exclusivamente técnico. Teria sido um *memorandum* apresentado à Junta que já discutia as alterações às Ordenações de 1613 e que deram registo às de 1618? Teria servido como um catálogo? Para sancionar estas interrogações há que avaliar este documento, comparativamente às *Ordenações* e a outras disposições vigentes ou propostas, como a do discurso do Almirante João Pereira Côrte-Real e compará-lo a documentos sobre pareceres e polémicas que acompanharam as discussões da Junta. Só assim poderemos avaliar as propostas de construção de navios feitas por Manuel Fernandes. Em que pode ou não o *Livro de Traças* refletir todas estas questões? Em que pode vir a contribuir para esclarecer se a nau de três cobertas ou da Índia, tão defendida pelas Comissões é o novo galeão, nomeadamente quando o autor se refere por quatro vezes à nau, quanto trata do galeão de 500 toneladas.

É de 1616, a data que consta como da elaboração do *Livro*, época em que os territórios portugueses se encontravam sob o domínio castelhano, também época em que proliferavam as viagens comerciais tanto para Oriente como para Ocidente, através dos oceanos, com particulares regimes e condições anuais de ventos e correntes. Os navios em estrutura, arqueação, manobrabilidade e estabilidade tiveram que se adaptar a estas condicionantes e foram as várias as tentativas para normalizar as características destes navios com o objetivo de minimizar os naufrágios e torna-los capazes de rentabilizarem as cargas e de serem autossuficientes em manobra de guerra. Garcia de Palacio e Thomé Cano foram dois tratadistas espanhóis que para além de ocuparem por vários períodos em cargos dirigentes também se preocuparam em fazer dos navios máquinas rentáveis e eficazes tanto na paz como na guerra. Neste sentido a relação das características dos navios destes autores são também contributos necessários ao entendimento dos agora em estudo.

Da leitura dos tratados/documentos previstos no projeto em curso resultava um volume de informações, confusas, desorganizadas e sobretudo sem qualquer possibilidade, ou pelo menos muito difícil, de estabelecer relações de qualquer tipo.

Esta dificuldade advém da diversidade de documentos (tratados, regimentos, documentos avulsos, iconografias, etc.), da sua origem (portuguesa, castelhana, basca, etc.) e até do seu contexto histórico. Podemos ainda acrescentar mais uma dificuldade que é a diversidade de nomes para o mesmo objeto.

Assim, foi decidido estabelecer quatro conceitos, nos quais se enquadraria toda e qualquer informação:

CARACTERÍSTICA: Elemento físico ou não da estrutura do navio que serve para o caracterizar. Exemplo: Quilha, boca, pontal, nº de cavernas.

COMPONENTE: Elemento físico da estrutura do navio, quer no casco, quer no aparelho. Exemplo: Roda de proa, cadaste, braço, apostura, coral, etc.

PROCEDIMENTO: Descrição de um processo de traçado/construção de peças ou partes do navio. Exemplo: traçado da caverna mestra, da roda de proa, recolhimento/levantamento das cavernas de conta, etc.

REGRA: Normativo sobre o traçado/construção do navio, inclusivamente a definição de características. Estas regras geralmente têm origem para além das imposições legais (ordenações), nas diferentes conceções dos construtores/arquitetos navais. Exemplo: Posicionamento das cavernas mestras, regra “*as-dos-tres*”.

Porque os tratados/documentos nem sempre se referem explicitamente a um determinado navio, podendo alargar-se ao tipo de navio ou mesmo sem qualquer especificação tipológica, é de todo o interesse indicar a que nível atrás enunciado se refere uma determinada informação (componente, procedimento ou regra). Como exemplo, podemos referir o *Livro de Traças de Carpintaria*, onde encontramos regimentos de um navio específico (Galeão de 500 Ton), outros referidos a um tipo (navios de alto bordo) ou ainda regimentos que se aplicam a todo e qualquer navio.

Todas estas informações, seja dentro do seu conceito conceptual (componente, procedimento e regra), seja quanto à tipologia onde se aplicam, constituem uma rede de relações complexa, agravada pela necessidade da garantia de aplicabilidade de critérios de seleção e/ou pesquisa, abertura a novos conceitos (se for caso disso). A certeza da integridade da informação, quer no momento do seu registo, quer no caso de haver qualquer tipo de alteração constitui também um requisito, fundamental dum sistema de informação deste teor e com o objetivo proposto.

Para responder a estes requisitos foi desenhado e implantado um sistema de informação, sistema *CPR*, suportado por uma base de dados relacional, baseada em três entidades lógicas (Componentes, Procedimentos e Regras), cujos atributos estão validados por tabelas auxiliares atributivas, que para além de facilitarem a sua manipulação pelo utilizador, dão garantias de integridade, coerência e confiança. Estas validações são geridas pelo motor da base de dados, que no nosso projeto foi escolhido o *Access* da *Microsoft*. A título de exemplo podemos referir a garantia de reversibilidade relacional automática se uma componente é referida num procedimento (ocorrência da tabela “*Procedimento*”), então no conjunto dos atributos da componente em questão existe uma informação relativa à sua referenciação no procedimento referido.

Dito doutra forma, se é registada a relação “*Componente é referida no Procedimento*”, automaticamente a relação “*Procedimento refere Componente*” é criada no sistema. Podemos ainda aludir a outros tipos de garantias de integridade/coerência, nomeadamente as chamadas relações *Pai/Filho*, ou seja, se duas informações estão relacionadas através de um critério de pertença (ex.: se para uma componente é indicado o seu comprimento, atributo constante na tabela Dimensões, a ocorrência “*comprimento*” desta tabela não pode ser anulada/apagada pois está a ser utilizada. Muitos outros exemplos poderiam ser aludidos, mostrando que a solução ideal para um sistema de informação deste tipo a melhor solução é suportá-lo numa Base de Dados Relacional, como foi feito.

A QUESTÃO DE BOLAMA

Comunicação apresentada pelo académico
Luiz Gonzaga Ribeiro, em 2 de Julho

I. Introdução

No dia de 21 de Abril de 1960 o contratorpedeiro *Vouga* de cuja guarnição eu fazia parte, estava fundeado junto a Bolama, ilha da Guiné-Bissau situada na foz do Rio Grande muito junto ao território continental.

Bolama era do meu conhecimento apenas dos antigos estudos de Geografia e do facto de saber ter havido um aristocrata com o título de duque de Ávila e Bolama.

Na altura a missão do navio incluiu a colaboração numa cerimónia de homenagem ao antigo presidente americano Ulisses Grant, com inauguração de um monumento com a sua figura, e até com a presença do embaixador americano em Lisboa e da sua mulher.

Fiquei curioso de saber o que tinha a ver o presidente Grant e até o duque de Ávila, com Bolama.

Do estudo que fiz venho dar conta nesta comunicação.

II. Os Portugueses e a Guiné

Nos 26 anos decorridos entre a ultrapassagem do Cabo Bojador (1434) que aliás deu fim à lenda do fim do mundo, e a morte do Infante D. Henrique (1460) a exploração da costa africana foi sempre progredindo para sul: Assinala-se a presença de Baldaia no Rio do Ouro em 1436, de Nuno Tristão no Cabo Branco em 41 e na ilha de Arguim em 43, de Dinis Dias no Cabo Verde em 44, de Nuno Tristão em Niuni em 46, ano em que Álvaro Fernandes explora as Ilhas Bijagós. Diogo Gomes e Cadamosto exploram o Rio Grande em 56, e numa segunda viagem o mesmo Cadamosto então com António de Noli explora as Bijagós e os estuários dos rios de S. Ana (Cacheu) S. Domingos (Mansoa) e Grande.

No ano da morte do Infante, Pedro de Sintra explora a costa da Serra Leoa e Diogo Gomes e António de Noli desembarcam na ilha de Santiago, parte das ilhas de Cabo Verde, então desertas.

Começou a usar-se o nome de Guiné referindo a região do ocidente africano entre o Cabo Verde e a Serra Leoa. O termo Guiné vem da corruptela do nome de uma povoação comercialmente muito importante situada na margem do Rio Níger, que já existia desde o séc. XI e perdera importância com o desenvolvimento de Tombuctu. Em termos gerais Guiné era o ocidente subsaariano, Etiópia o oriente e entre as duas regiões ficava a Baixa Líbia.

Com a continuação das explorações Portuguesas destaca-se a presença de João de Santarém e Pero Escobar na Costa da Mina em 1470, e entre 1471 e 75 Fernão Gomes marca presença em toda essa costa e ilhas até ao Cabo de S. Catarina.

Muitas destas explorações estendiam-se pelos rios até ao limite das marés (150 Km da costa) e às vezes eram acompanhadas por explorações para o interior do território: Pero de Évora e outros até Tombuctu (1481-1485) e Rodrigo Rebelo no Mali.

Salientam-se duas publicações de entre o que na altura foi descrito: Cadamosto publicou em Itália (em 1505) os resultados da exploração que fizera nas ilhas Bijagós e estuários dos rios; e curiosamente Martinho da Boémia escreveu em latim em 1482 aquilo que lhe relatara Diogo Gomes sobre a Costa da Guiné. Com as explorações veio também desde muito cedo a fixação de Portugueses na região. Logo em 1462 alguns algarvios e madeirenses, acompanhados por escravos africanos começaram a povoar as ilhas de Cabo Verde. E também muito cedo vieram alguns portugueses viver para o continente guineense.

No continente africano a obrigatoriedade do pagamento de impostos por parte dos comerciantes levou a que muitos fossem viver entre os nativos, obedecendo às autoridades nativas, vivendo com nativos. O não pagamento de impostos levou a que o Rei de Portugal (prejudicado...) os declarasse fora da lei havendo decretos reais, desde D. Afonso V (morto em 1481), que ordenavam o confisco dos seus bens em Portugal sendo estes entregues para as despesas de funcionamento de hospitais. Estes indivíduos fora da lei eram chamados os “Lançados” ou “Tangomanos”. Compreende-se o termo “Lançados” porque se lançavam entre os povos nativos “Tangomanos” era geralmente assumido como negociante de escravos.

O mestiçamento destes colonos Europeus legais e ilegais levou rapidamente a que se formasse uma sociedade diferente da nativa: os filhos mestiços dos portugueses fixados eram chamados filhos da terra; estes agregavam a si auxiliares negros, nomeadamente negros convertidos ao Cristianismo, conhecidos estes como “cristãos” ou “grumetes”. Com o decorrer dos anos grumetes e filhos da terra miscigenavam-se e a sociedade assim formada veio a ter papel muito activo na evolução da região nomeadamente no concenente ao relacionamento entre nativos e europeus. Esta miscigenação terá tido também como resultado alguma resistência acrescida a certas doenças tropicais. A boa confiança entre europeus mestiços e negros nesta sociedade era notável, coisa que os estrangeiros europeus muito estranhavam e chegaram mesmo mais tarde a considerar esta miscigenação como a causa profunda da decadência portuguesa na região.

A política oficial portuguesa visava assegurar o monopólio do comércio e da ocupação baseado na prioridade da descoberta.

Mas desde cedo outros estados europeus contestaram essa ideia e a combateram procurando limitar a presença portuguesa a alguns pontos fortificados, mas restritos e sem território.

Em 1567 John Hawkins encontrou núcleos portugueses no Cacheu (núcleos que arrasou), em Bissau onde foi derrotado por portugueses e nativos) e até em vários locais da Serra Leoa.

O Francês Labat (séc. XVIII) afirma, sobre a maneira como os nativos eram tratados pelos Portugueses: “*Apesar da sua cor negra eles são reconhecidos como irmãos, reconhecidos como fidalgos ou gentil homens a quem se dá a Ordem de Cristo ou as Ordens Sagradas*”.

A primeira fortaleza Portuguesa foi no Cacheu em 1588. Em 1687 inicia-se a construção da Fortaleza de Bissau (demolida em 1707 por ordem de D. João V e reconstruída no reinado de D. José em 1775).

Da época e para além do negócio da escravatura (habitualmente o Estatuto de escravo resultava dos prisioneiros provenientes das constantes guerras tribais) ficou a não discriminação racial, a assimilação dos nativos, um esforço honesto para fazer o nativo progredir, melhoria na alimentação dos nativos (introduzido o milho americano, batata doce, inhame, amêndoa, caju), e até melhoria nas habitações (com casas rectangulares).

É interessante notar que em S. Jorge da Mina se promoveu a formação de uma povoação nativa (os negros da Mina) com amplos poderes. O Rei de Portugal queria vê-los tratados como os seus súbditos metropolitanos. Esta sociedade formou milícias que muito auxiliaram a Autoridade Portuguesa e irradiaram no local a língua Portuguesa (séc. XV e XVI).

Durante cerca de século e meio, os portugueses conseguiram, melhor ou pior manter as suas posições de monopólio do comércio na África Ocidental, defendidos pela superioridade marítima, com armadas de escolta e de defesa da costa, fortificações em terra, actividade diplomática intensa e até espionagem e suborno, mas sobretudo pela valentia e denodo; mas desde cedo outras potências estrangeiras lhes foram no encalço.

E os primeiros foram os espanhóis: Há notícia da presença de uma frota armada espanhola em 1454 na região com comerciantes andaluzes. É interessante notar que os mercadores Portugueses que se aventuravam a comerciar na região eram predominantemente algarvios; no caso dos Espanhóis predominavam os andaluzes.

A guerra entre Portugal e Espanha entre 1475/80 foi bem aproveitada pelos espanhóis intensificando as suas explorações. Em 1476 Santiago foi saqueada e em 79 foi capturada uma frota de 35 navios espanhóis que regressava da Mina com ouro, por uma armada portuguesa comandada por Jorge Correia e Mem Palha. A ameaça espanhola foi afastada em 1480 com o Tratado de Alcáçovas que reconheceu a Portugal o direito à Guiné e a Espanha o direito às ilhas Canárias.

Em 1480 D. João II deu ordem para lançar ao mar as tripulações dos navios estrangeiros apanhados na Guiné; e aproveita-se a relativa acalmia para reforçar as defesas territoriais na costa. Mas quando veio a dominação filipina de novo os espanhóis aparecem em grande, para o comércio de escravos, para o Novo Mundo. E na verdade foi durante esta época que o território Português ficou reduzido à faixa entre os rios Casamansa e Cacine.

A partir de 1530 nota-se forte acção de Franceses e Ingleses. Entre 1500 e 1530 os piratas franceses limitaram-se a atacar a navegação portuguesa que regressava. E neste período terão capturado 300 navios. E depois disso passam a dedicar-se também ao comércio directo com os nativos (caso de Jean Ango). Apesar da intensa actividade diplomática junto da corte francesa e da actividade militar das armadas portuguesas pairando

na região, o certo é que os franceses conseguiram consolidar a sua implantação na região do Senegal o que já era notório no final do séc. XVI.

Pela mesma altura os ingleses (nomeadamente William Hawkins) também rondam a região, sobretudo para tráfico de escravos. Em 1570 foram confiscados os bens ingleses em Portugal o que levou os ingleses a abrandar a exploração evitando guerra. Na altura a superioridade naval dos portugueses ainda permitia disputar os direitos com ingleses e franceses.

Mas o desastre de Alcácer Quibir muda tudo, e, com a dominação Habsburgo-Espanhola, herdámos mais um inimigo que já o era de Espanha: os Holandeses. Estes em 1629 tomaram a ilha de Gorea (junto ao Cabo Verde), em 1637 tomaram-nos S. Jorge da Mina e no ano seguinte cai Arguim, as próprias ilhas de Cabo Verde e S. Tomé sofreram vários saques.

À data da Restauração restava-nos pouco mais que as ilhas e a piorar as coisas havia o facto de o comércio ser quase exclusivo da Coroa, sendo considerados ilegais e reprimidos os que tinham iniciativas privadas, enquanto as outras potências Europeias possibilitavam a livre concorrência e o capitalismo. Esta circunstância limitava o nosso país e desenvolvia os outros. Outra questão era o facto da insalubridade do ambiente desencorajar a fixação de europeus na região. Por outro lado a escassez de meios de subsistência nas ilhas de Cabo Verde levou alguns a fixar-se no território Continental. Pensou-se mesmo em fixações significativas na Serra Leoa mas o Rei Filipe II opôs-se.

Para além das diferenças já apontadas entre as fixações portuguesas e a presença inglesa ou francesa ou até holandesa tem significado a missão Católica: os portugueses levaram missionários, os outros apenas comerciantes.

No final do séc. XVI estabeleceu-se nas ilhas de Cabo Verde uma comunidade de Jesuítas, que depois se expandiu para o Continente aí se mantendo cerca de 38 anos. Depois foi a vez dos Franciscanos a partir de 1657 com boa implantação. No séc XVII contudo para além das fixações Portuguesas fortificadas em Ziguinchor (a Sul do rio Casamansa) do Cacheu e de Bissau havia várias povoações portuguesas nomeadamente na margem do Rio Grande de Buba com Guinala, Porto da Cruz. O comércio era feito principalmente pelos rios.

Após a dominação espanhola, no meado do séc. XVII não foi mais possível garantir a soberania portuguesa a sul do Cacine. Entre este rio e a Serra Leoa fica o território a que ingleses e franceses chamavam “Zona Neutra”.

E é então aí nos inúmeros portos e desembocaduras de rios, que se vão instalando colónias autónomas de comerciantes de escravos ingleses, franceses e espanhóis e até grumetes nossos. Os donos desses estabelecimentos viviam como senhores feudais com as suas forças militarizadas, a sua artilharia e as suas armas, prontos a responder a quem os incomodasse.

Numa descrição de Francisco de Azevedo Coelho em 1669, uma família Portuguesa tinha o seu domínio no Rio Bolola com forte e artilharia próprios.

Por volta de 1780 o negreiro mais importante da região era o Inglês Ormond que tinha entre outras uma feitoria no rio Bolola, um exército e uma esquadra; era odiado

pelos nativos pela ferocidade que mostrava com eles. Chegaram a incendiar-lhe a casa e a matar um seu filho.

Interessante é notar que já no princípio do séc. XIX estes europeus e mestiços feudais resistiram tenazmente à tentativa inglesa de anexação à colónia da Serra Leoa.

Serão úteis aqui algumas notas sobre os casos específicos de Bissau e Bolama, duas cidades e duas ilhas na foz de dois rios (Geba e Grande) muito próximas do território continental e muito próximas entre si.

No que toca a Bissau (habitada pelos nativos Papéis) os primeiros contactos terão ocorrido em época incerta entre os Papéis e alguns moradores da ilha de Santiago que mediante licença Régia, ali iam adquirir marfim, ouro e escravos. Era o comércio dos “Rios da Guiné”. Cumpre acentuar que estando quer Bissau quer Bolama muito próximas do Continente, animais de grande porte como os elefantes que ao tempo abundavam na região se passeavam com relativa facilidade entre o Continente e estas ilhas durante a maré vazia; por isso havia marfim principalmente em Bolama praticamente sem população fixa; os escravos eram também relativamente frequentes dado o facto de, em território exíguo haver muitos rios e nas margens habitarem numerosas e diferentes etnias com frequentes conflitos abundando os aprisionamentos.

Destes conflitos também não escapava a presença portuguesa a partir da altura em que se estabeleceu uma Autoridade territorial.

Mas de início era exígua a fixação. As estadias para comércio eram temporárias e os comerciantes sujeitavam-se aos caprichos dos Régulos.

Pouco a pouco houve alguns que foram ficando na situação de tangomanos. Em finais do séc. XVII consolidou-se a feitoria de Bissau com uma fortificação mandada construir por D. Pedro II (1692) que também nomeou o primeiro Capitão-mor. Depois disso vieram os Missionários e até se construiu no séc. XVIII uma fortaleza mais segura.

Mais tarde com a restrição do comércio de escravos, Bissau declinou, os actos de rebeldia dos nativos aumentaram contra a Autoridade Portuguesa que limitava o negócio. Mas em breve a Mancarra deu novo acento a Bissau.

Quanto a Bolama parte-se de uma situação inicial diferente. Praticamente não existia povoamento nem comércio e de início a actividade principal era a fiscalização do comércio estrangeiro. Só mais tarde se começou a agricultar cana do açúcar, mandioca, café, tabaco e até amendoim madeiras e borracha. Serviu de exemplo de povoamento uma feitoria portuguesa situada na margem do Rio Grande permitida pelos régulos nativos nos finais do séc. XVI. Cem anos depois esta era já uma povoação – Guinala – habitada por portugueses aí residentes de pais a filhos.

Com os ataques franceses às ilhas Bijagós deu-se um fenómeno interessante: muitos habitantes de Guinala se deslocaram para Bolama na ideia de resistir às tentativas francesas de ocupação da ilha.

Assim em 1753 o Governador da Praça de Bissau por ordem do Governo português, toma posse e iça a bandeira na ilha de Bolama com a aquiescência de Régulos nativos.

III. Ocupação Inglesa

Na última década do séc. XVIII a posição portuguesa na região é periclitante: A autoridade portuguesa está longe (Governador em Cabo Verde) na região havia três capitanias fortificadas mas com enormes carências e grande escassez de meios (Ziguinchor a Sul do Rio Casamansa que os Franceses iam cercando por ocupação dos territórios vizinhos, Cacheu e Bissau), os navios estrangeiros não mostravam respeito pelas nossas posições comerciando livremente, e há frequentes problemas de contestação quer entre as várias etnias locais algumas com a autoridade portuguesa, quer mesmo dentro das guarnições portuguesas, embora as comunidades portuguesas continuassem agricultando e comerciando. E é neste cenário que em 1792 um grupo de colonos Ingleses se instala na ilha de Bolama, com um projecto de soberania e exploração dos recursos ignorando ostensivamente a autoridade portuguesa e até os antecedentes agrícolas de portugueses na ilha.

E esta história tinha começado em Londres alguns meses antes com uma conversa entre dois oficiais ingleses.

Um deles era Philip Beaver, Tenente da Armada Britânica aliás autor de um curioso livro relatando a aventura (*African Memoranda Relative to an Attempt to establish a British Settlement on the Island of Bolama in the year 1792*) publicado em 1805. Nesta obra o autor apresenta-se como um idealista a quem repugna a escravatura e que está deseioso de realizar em África uma nova experiência civilizacional. A ideia que expôs ao interlocutor era baseada em 5 pontos:

- Levar a civilização Europeia aos Africanos;
- Testar a capacidade dos nativos Africanos para obstar à escravatura;
- Induzir neles hábitos de trabalho e de produção;
- Introduzir em África cultura, civilização e religião;
- Pôr fim à escravatura.

O outro interlocutor era Henry Dalrymple oficial que tinha feito uma comissão de serviço com o seu regimento na ilha de Gorea (junto ao Cabo Verde). Beaver informou o amigo sobre os seus sonhos e projectos de vida e Dalrymple lembra que em tempos ouvira falar que na costa Ocidental de África junto à foz do Rio Grande havia uma ilha – Bolama – fértil onde se podia cultivar algodão, cana-de-açúcar, anil e outros produtos tropicais, ilha que era desabitada e inaproveitada, acrescentando que os povos do continente anexo eram amistosos para com os Ingleses. Nasce então a ideia da colonização da ilha.

E com estas bases programáticas – onde não era ponderada a fragilidade das informações sobre Bolama e era omitida a presença da comunidade portuguesa e até da autoridade portuguesa em Bissau – os dois preparam cuidadosamente uma expedição formando uma sociedade para tal.

Abrem subscrição para angariar fundos e abrem inscrições para colonos, propondo as seguintes condições a quem se interessasse:

- Atribuição de terra em área proporcional à respectiva contribuição (p. e. 30£ deva para 500 acres. 1ha corresponde a 2,471 acres);

- Idêntica atribuição era concedida ao contribuinte que ficasse em Inglaterra;
- Atribuição ainda de terra à esposa e a cada filho de colono até ao limite de 100 acres;
- Atribuição de 40 acres a cada colono solteiro, e a cada empregado de colono quando terminasse o contrato; e as empregadas receberiam 20 acres de terra quando casassem;
- Era estabelecida a tonelagem de bagagem atribuída a cada um;
- A todos seria exigido certificado de capacidade e sobriedade [chegou-se a eliminar alguns voluntários menos disciplinados];
- Atribuição do direito de voto apenas aos homens maiores de 21 anos;
- Fixação de uma contribuição anual para as despesas do Governo;
- Estrita proibição do tráfico de escravos;
- Estabelecido que os conflitos com nativos sempre teriam tratamento igual ao dos conflitos entre colonos;
- Punição de infâmia pública para os falsos testemunhos;
- Crimes graves podiam chegar ao banimento;
- É assumido explicitamente que a soberania é do povo e legisla-se sobre os poderes do Governo eleito;
- Constituição de uma milícia para defesa da colónia sendo os oficiais escolhidos por eleição entre os chefes de família.

Constituída a sociedade com capital social de 10.000£, eleita uma dúzia de notáveis para o Conselho Legislativo para os seguintes 3 anos, contractado um cirurgião a perceber 60£ por ano e mais 500 acres de terra, afretados 3 navios em Março de 1792 seleccionados os colonos a deslocar os organizadores declaram tudo pronto para a partida para Bolama.

Os navios veleiros eram o *Hankey* de 261 toneladas transportando 65 homens 24 mulheres e 31 crianças sob o comando de Beaver, o *Calypso* de 298 toneladas transportando 83 homens 33 mulheres e 33 crianças sob o comando de Dalrymple que também fora eleito Governador da colónia.

E o *Luter Beggar's Benison* de 34 toneladas levando 5 homens e uma criança. O total de pessoas era 275 segundo a obra de Beaver. No entanto o Almirante Teixeira da Mota refere 570 e o desempate para mim não resulta claro.

Da análise dos preparativos resulta por um lado a humanidade e a coerência das posições assumidas e por outro lado a completa ausência de ponderação sobre a presença das autoridades portuguesas senão na ilha pelo menos ali ao lado a pouca distância, e até de comunidades portuguesas também por ali em actividades agrícolas e de comércio.

Talvez por isso o Governo Inglês teve dúvidas sobre a legalidade do projecto (Beaver não específica) mas o primeiro-ministro Pitt autoriza a partida.

O primeiro navio a chegar fundeou junto à ponta Oeste da ilha de Bolama, no dia 25 de Maio e era o *Calypso*. Poucos dias depois alguns colonos tentam acampar em terra mas foram surpreendidos por um ataque de nativos Bijagós, que matou 8 colonos

e fez alguns reféns. Só então o Comandante Dalrymple se lembrou dos portugueses e foi fundear em Bissau onde fundearam os outros dois navios em 5 Junho. Também Beaver só nessa altura se lembrou e desembarcou para em Bissau pedir um práctico. Ora, julgando-o um pirata o Capitão-mor de Bissau mandou-o prender.

Mas a generosidade Portuguesa rapidamente reverteu este início desastroso da expedição britânica: Por um lado o Capitão-mor de Bissau mandou libertar Beaver quando se tornou claro que este não era pirata, e por outro lado o comerciante Português José da Silva Cardoso deu apoio à colónia Britânica facultando o resgate dos reféns tomados pelos navios Bijagós com excepção de uma senhora e a filha de 5 anos que estavam longe de Canhabaque; e ainda mercê da mediação de um grumete indicado por Silva Cardoso, Beaver estabelece mesmo conversações com os Régulos Bijagós para recuperar as duas últimas reféns e comprar a ilha, o que conclui com êxito, sendo assinado auto de compra em 29 Junho pelos ingleses Beaver e Dubbin e aposto no documento o sinal dos Régulos Jacorem e Belchore.

No livro de Beaver é referida a sua revolta por ter sido preso, (condenando o Capitão-mor), e a sua consideração pelo Português Silva Cardoso cujo apoio fora decisivo e não se esquece de um comentário depreciativo sobre a ignorância dos Portugueses incluindo Silva Cardoso.

Cumpra aqui referir alguns factos sobre a legitimidade dos Bijagós como “donos” da ilha de Bolama. Ela era tradicionalmente território da etnia dos Biafares que também viviam na margem do Rio Grande. Mercê das constantes Guerras que os Bijagós lhes moviam os Biafares retiraram para o continente junto do Rio Grande mas nem por isso consideravam legítima a posse da ilha pelos Bijagós de Canhabaque, assumindo-se ainda como donos. As duas etnias continuavam inimigas: os Bijagós davam aos Biafares o epíteto de “galinhas” (muito depreciativo significando cobarde). E os Biafares virão a contestar a compra da ilha pelos ingleses aos Bijagós assumindo que a ilha lhes pertencia.

E é realmente notável o silêncio da autoridade portuguesa e até a ajuda de Silva Cardoso quando era notória a ideia da soberania inglesa.

Mas em pouco tempo os ingleses já contavam com duas dúzias de mortos (8 no ataque inicial dos Bijagós e mais entretanto 16 por doença), a ausência de 14 saídos para Bissau e Gorea e a saída para regresso a Inglaterra de 146, embarcados no *Calypso* que largou a 19 Julho pouco mais de um mês após ter chegado.

Beaver é então nomeado Director da Colónia e na altura o mulato Bootte, ex-empregado do negreiro Ormond e agora comandante da escuna *Isle of Man*, visita a ilha e avisa Beaver de que os Biafares viriam reclamar os seus direitos territoriais à ilha. O denodado Beaver decide desde logo recomprar a ilha então aos Biafares e de caminho comprar-lhes também algum território Continental adjacente. E em 3 Agosto com a mediação de Bootte é assinado auto de compra por troca com materiais vários no valor de 26£.

O reabastecimento da colónia continuava garantido por Bissau e em Setembro Beaver vem a Bissau com esse fim mas adoece e é agasalhado e tratado em casa de Silva Cardoso. Aí recebe a visita do Capitão-mor Português então já agastado por ver alastrar

ao Continente a fixação inglesa; ameaçou-o de prisão mas acabou apenas por exigir que os ingleses nada ocupassem na ilha de Bissau.

Mas a vida dos ingleses agora reduzidos a menos de metade era muito difícil: Não conseguiam serviçais para os auxiliar, e os trabalhos de cortar mato, preparar habitações e construções defensivas, construir um escaler, fazer coberturas para proteger os navios, eram feitos debaixo de calor intenso e de chuva, o que propiciava doenças que os iam dizimando.

Em Novembro já tinham morrido de doença 35 expedicionários, e mais alguns seguiram o exemplo dos que tinham retirado para Inglaterra no *Calypso*, e partiram no *Hankey* para a Serra Leoa. Escassos sete meses após a chegada já só restavam 28 colonos em Bolama.

E na verdade a subsistência desta colónia era afinal assegurada pelo português Silva Cardoso que conseguiu contratar quatro grumetes para trabalhar para os britânicos. É notável a tolerância Portuguesa nesta situação pois bastava que se abstivessem de ajudar os Ingleses para forçar estes a retirar.

Em Dezembro de 1792 o Régulo Bijagós Belchore visitava a ilha. Ora sendo ele um dos que tinha vendido a ilha aos ingleses e, impressionado com a manifesta decadência da colónia, confidenciou a um seu acompanhante que tinha sido ele quem dera a ilha aos ingleses que estes eram fracos eram uns galinhas e que brevemente estariam todos mortos.

Este comentário foi ouvido e compreendido por um dos grumetes que estavam ao serviço da colónia, o qual o relatou a Beaver acrescentando que isso corresponderia a um muito provável ataque em breve. Este facto levou os ingleses restantes ao constante receio de serem atacados e ao abandono da colónia por parte dos grumetes contratados.

Em Janeiro seguinte já só havia 18 Ingleses tendo morrido os restantes.

Mas Beaver era um homem corajoso e determinado e conseguia reagir contra a adversidade. Além disso adquirira prestígio entre os nativos que lhe atribuíam poderes especiais e conseguiu relações amigáveis com os Biafares que lhe forneciam produtos alimentares (a fauna era abundante e a caça não faltava), conseguiu ainda juntar 3 marinheiros brancos foragidos de diversos locais da costa e mesmo alguns trabalhadores locais (Grumetes, Papéis e Manjacos), chegando a ter cerca de 20 assalariados, que infelizmente com muita frequência se embriagavam.

Um curioso e significativo episódio põe em confronto a soberania portuguesa com a pretendida soberania inglesa:

Tendo lugar a substituição do Capitão-Mor em Bissau Beaver enviou uma embarcação com um emissário a apresentar cumprimentos. Cumprida esta missão a embarcação regressa a Bolama levando um desertor soldado nativo de Bissau, e desde logo o Comandante Português reclamou a sua entrega.

Embora Beaver entendesse que sendo inglesa a soberania em Bolama não tinha qualquer obrigação de entregar o desertor, veio a entrega-lo procurando evitar conflitos; e afinal procedeu como reconhecendo a soberania portuguesa.

A boa organização, o razoável contacto, certo desafogo económico e uma sábia prudente e inteligente liderança conseguem alguns êxitos na colónia Inglesa: com os seus

assalariados os Britânicos conseguem construir um arremedo de fortificação e algumas casas de adube e cobertura de colmo para colonos e trabalhadores. Em 18 Julho de 1793 pela primeira vez um navio britânico traz correspondência de Inglaterra.

Mas em Outubro seguinte já só restavam 2 últimos colonos dos que tinham ido de Inglaterra, e estes sempre lembrados do receio do ataque dos Bijagós pediram a Beaver o regresso.

Beaver decide então, movido pela incidência de doenças tropicais (p/ malária e febre amarela) movido também pela falta de perseverança e inadaptação do temperamento Inglês à agressão do clima tropical, abandonar, ao menos temporariamente o território e a experiência.

Note-se a curiosidade de no *Memoranda* não constar qualquer referência aos mosquitos vectores da febre, mas eles existiam e atacavam.

Beaver retirou finalmente em Novembro de 1793 para não voltar.

Deste incidente que durou um ano e meio tiram-se algumas ilações:

- Nos finais do séc. XVIII ingleses e também franceses não reconheciam a soberania portuguesa no território. Tão só reconheciam as fortificações de Ziguinchor, de Cacheu e de Bissau;
- Navios negreiros de várias nacionalidades traficavam na região ignorando a autoridade portuguesa;
- Esta autoridade só timidamente se opôs à presença inglesa;
- A Grã-Bretanha baseando-se neste episódio de ocupação durante ano e meio veio a reclamar a Soberania de Bolama criando a chamada questão de Bolama.

IV. O Século XIX na Guiné

Quer em Portugal quer na Guiné o séc. XIX foi tudo menos estável ou sereno.

Em Portugal cito as repercussões da Revolução Francesa a progressiva e irreversível deterioração mental da Rainha, a transferência para o Brasil, as invasões Francesas, a Regência Inglesa as várias revoluções de confronto entre a tradição e as ideias novas, a guerra civil e a adaptação a uma nova ordem de coisas.

Na Guiné, no que toca a Bolama após a retirada de Beaver, várias casas comerciais Portuguesas vão agricultando largas extensões de terra, e no que toca à autoridade portuguesa, as acentuadas carências financeiras, organizacionais e de defesa da soberania conduzem a marcada instabilidade social com frequentes levantamentos de soldados, grumetes e outros nativos.

O fenómeno da escravatura, mais vasto tem contudo particular repercussão na região: Embora repugne à consciência humana o tráfico de escravos era um negócio muito antigo e rentável a vários níveis. Ganhavam os Régulos que vendiam os prisioneiros, ganhavam os negreiros que os transportavam e também ganhavam os empresários e terra tenentes que os utilizavam. Perdiam as vítimas tratadas abaixo da condição de ser humano. Várias regiões do Novo Mundo tiveram rápido desenvolvimento mercê destes

trabalhadores. E no séc. XVIII tomou corpo a ideia abolicionista que aliás já vinha de longe. Em 1810 Portugal assina com Inglaterra um Tratado visando conter o tráfico e em 1815 proibiu o tráfico de escravos. Em toda a costa a Norte do Equador a fiscalização inglesa da concretização desta obrigação veio transformar os ingleses em pregadores da moral anti escravagista aos Portugueses quando afinal a sua responsabilidade neste assunto tanto em quantidade de comércio como em desumanidade de tratamento era muito superior à dos Portugueses. Cumpre ainda referir que nessa época já interessava à Grã-Bretanha limitar os trabalhadores para o Novo Mundo, para que, face ao rápido progresso americano, pudesse proteger os negócios Ingleses.

Na Guiné as restrições a este tráfico produziram menor aporte fiscal e degradação económica das comunidades nativas com aumento das carências e da instabilidade.

Em 1808 face a conflitos no interior da Administração Portuguesa chegou-se ao extremo de a Autoridade Portuguesa de Ziguinchor apresentar ao Governador Inglês de Gorea queixa contra o Capitão-mor de Cacheu. Sensatamente o Inglês mandou a queixa para o Governador de Cabo Verde e Guiné.

No meio de frequentes levantamentos de soldados, grumetes e outros nativos cumpre aqui referir um grande português da época cuja actuação foi notável a todos os títulos:

Honório Pereira Barreto era um mestiço guineense nascido em Cacheu em 1812; os Pais, João Pereira Barreto e Rosa de Carvalho Alvarenga eram extremamente abastados, donos de vastos territórios e muito influentes entre os nativos. A família Carvalho Alvarenga era muito respeitada e considerada como senhora de Ziguinchor. Honório estudou em Lisboa no Colégio dos Nobres regressando à Guiné em 1829.

Quando passou a administrar a casa paterna observou bem as vicissitudes da autoridade portuguesa e procurou minorá-las. Com a sua actuação proporcionou a Portugal muitos dos argumentos que vieram a apoiar a soberania portuguesa sobre Bolama.

Um levantamento da tropa de guarnição de Bissau acompanhada pelos grumetes em 1842 deveu-se ao facto de na altura as finanças públicas serem geridas por um comerciante que pagava aos soldados com mercadorias da sua casa comercial com lucros excessivos. E em 1844 foi a vez dos nativos Papéis, também acompanhados pelos grumetes, se rebelarem o que levou a autoridade portuguesa a solicitar o auxílio dos governos da Gambia e da Gorea; e ambos enviaram um navio para acção de presença. Já foi o cidadão Honório Barreto a apaziguar as coisas dando tempo a chegarem reforços de Cabo Verde e de Portugal. O mesmo Honório Barreto durante os anos de 1844-45 ofereceu à Coroa Portuguesa largos territórios de sua propriedade e também muitos outros que comprara a proprietários nativos.

Apaziguou ainda levantamentos em Cacheu e Farim. E nalguns destes levantamentos (e outros em 1852, 53, 56), verificou-se que alguns comerciantes menos escrupulosos vendiam armas aos nativos facilitando a violência.

Em Bolama em 1856 sendo Delegado do Governo (já o fora antes mais de uma vez) conseguiu um acordo com os Bijagós de Canhabaque, escrito e assinado mediante o qual:

- Se afirma continuar a boa amizade entre Portugueses e Bijagós;
- Se afirma que os Régulos de Canhabaque nunca venderam Bolama aos Ingleses e apenas permitiram estabelecimentos comerciais;

- Se afirma que nunca tiveram intenção de prejudicar os direitos Portugueses;
- Se afirma o compromisso dos Bijagós de não fazer qualquer tratado com estrangeiros sem intervenção do Governo de Bissau;
- Se comprometem ainda a dar protecção a qualquer navio que queira fazer aguada ou comércio lícito e a dar a Bissau a mediação de qualquer questão com estrangeiros;
- Dão a Portugal o direito de içar a sua Bandeira em qualquer ponto dependente de Canhabaque.

Barreto, Delegado do Governo desde 1855 apazigua ainda os nativos de Cacanda, de Naga de Bianga, assegura o exclusivo do comércio na zona de Farim (1857) dá no mesmo ano à Coroa Portuguesa a Ponta Varela pertença da sua família celebra acordo com os Biafares permitindo a fixação de 40 colonos Cabo-verdianos na margem esquerda do Rio Grande e compra mais terrenos na outra margem para mais colonos.

No seu Governo conseguiu equilíbrio financeiro melhorou a Instrução a Saúde o Fomento económico.

Em 1859 morre em Bissau este grande patriota cujo nome a nossa Marinha fez gravar no costado de uma corveta.

Mas infelizmente depois dele houve mais levantamentos violentos e a própria Inglaterra tentou reinstalar-se em Bolama.

V. A questão de Bolama

1. Abriu-se esta questão com Inglaterra no ano de 1834 exactamente quando terminava em Portugal a Guerra Civil. Nesse ano o representante inglês em Lisboa enviou nota ao Governo português dizendo:

- Alguns habitantes de Bissau pretendem estabelecer-se em Bolama e aí exercer direitos de soberania;
- Uma associação inglesa comprara a ilha aos Reis de Canhabaque e dela tomara posse em 1792;
- Essa associação retirara em 1793, mas em 1814 o governo da Serra Leoa exercera acto de soberania na ilha;
- A soberania aí é inglesa e apresenta protesto contra a posição de Bissau no assunto.

Ora, em Portugal nunca se tinha estudado a fundo os fundamentos dos direitos portugueses em Bolama e esta atitude levou à consulta de arquivo e a um estudo que durante anos se seguiu. Ainda no mesmo ano em resposta ao governo inglês foi contestado qualquer direito inglês no território e apresentadas cópias de documentos como:

- Cartas do Rei D. José de 1753 ao Rei Administrador da Serra Leoa aceitando e agradecendo a doação dos seus direitos à Coroa Portuguesa, e ao Rei de Bissau agradecendo os oferecimentos feitos nessa ilha;

- Ofício do Capitão-mor de Bissau Francisco Sotto Maior também em 1753 afirmando ter assente em Bolama padrão com as armas Portuguesas (auto lavrado em 4 Abril 1753 em Bolama);
- Correspondência das autoridades de Cabo Verde e Guiné sobre acordo feito com os Reis de Canhabaque e do Rio Grande em 1828 sobre a fundação de um posto militar em Bolama, pelo Governador tenente Muacho, depois desta resposta passaram 5 anos sem qualquer reacção Inglesa.

2. Em 9. Dez. de 1838 o ten. Inglês Kellet, Comandante do brigue *Brisk* aprisiona a escuna portuguesa *Aurélia Félix* em Bolama prende 212 trabalhadores do empresário Nozolini, apropria-se dos valores que em casa deste encontrou, corta o mastro da Bandeira Nacional usa a Bandeira para embalar valores e faz-se de novo ao mar.

E no ano seguinte o mesmo Kellet volta a Bolama aprisiona outra escuna a *Liberal*, prende vários trabalhadores de outro empresário e destrói outra Bandeira Portuguesa entretanto hasteada. Na altura Honório Barreto exercia as funções de Delegado do Governo e convocou Kellet e os chefes Bijagós e Biafares para conversações. Kellet apenas responde que obedece a ordens superiores não só para garantir a soberania inglesa no território como para reprimir a escravatura alegadamente aí exercida por colonos portugueses.

Em Agosto do mesmo ano o Governo português apresenta o protesto e o Governo inglês limita-se a reiterar a posição de Kellet.

3. Em 1841 o Ministro Inglês dos Negócios Estrangeiros reafirma o direito britânico de soberania baseado nos contactos de Beaver em Canhabaque.

4. Em 1842 foi a vez do comandante Inglês Blount do navio *Pluton* assaltar então já na vizinha ilha das Galinhas a propriedade de outro Português, roubar os bens aí existentes, matar a filha do proprietário e em Bolama de novo aí destruir culturas e bens do empresário Nozolini.

5. Dois meses depois deste, Lapidge, Comandante do brigue *Cantaloan*, vai a Bolama e aí publica uma proclamação, assumindo a posse da ilha em nome da Rainha Vitória, remetendo cópia ao Governador de Bissau. Mal saiu a autoridade portuguesa arria a Bandeira Inglesa repondo a Portuguesa, o que levou a novo protesto inglês.

6. Durante mais cinco anos não houve incidentes. Mas em 1848 o brigue *Bart* vai a Bolama, aprisiona trabalhadores da empresária Aurélia Correia e vende-os na Serra Leoa. Há que notar aí que esta atitude destruía qualquer autoridade moral adquirida por Beaver e que dez anos antes já a Inglaterra tinha abolido por completo a escravatura. É entretanto colocado em Bolama um destacamento militar de 5 soldados.

7. Em 1851 o Comandante Inglês Miller do brigue *Ranger* exige do Governo de Bissau a retirada do destacamento militar e, perante a recusa prende os 5 homens e leva-os para a Serra Leoa.

8. Após 7 anos sem novos incidentes, em 1858 fundeia em Bolama o vapor *Trident* sob o comando de Close que:

- De novo manda hastear a Bandeira Inglesa;
- Prende um comerciante Português que acusa de tráfico de escravos;
- Faz proclamação aos trabalhadores nativos dizendo – lhes que eram livres porque o seu País não admitia o regime de escravatura e podiam ir com ele. [Entre parêntesis cumpre referir que dos 200 nativos em causa apenas 25 aproveitaram a oferta e os outros continuaram com os seus patrões];
- Depois disto ainda foi a Bissau declarar ao Delegado do Governo que o seu Governo não reconhecia qualquer direito de Portugal na ilha. [O Delegado na altura era Honório Barreto que protestou, conseguiu a libertação do comerciante português preso e reportou para Lisboa];
- Em 1859 – ano em que morreu Honório Barreto – e em consequência do relato deste é proposto ao Governo Inglês que se iniciem conversações para definir os limites das colónias Portuguesas e Inglesas na região.

Mas no ano seguinte, em resposta, o Governo Inglês proclama a incorporação da ilha de Bolama e território continental anexo na sua colónia da Serra Leoa e logo depois o Governador desta vai a Bolama e faz saber à autoridade portuguesa em Bissau que passa a administrar e a defender militarmente a ilha e território Continental anexo.

9. Em 1861 o Representante português em Londres propõe ao Governo inglês uma arbitragem deixando à Inglaterra a escolha do árbitro. A resposta é negativa.

10. Localmente, perto do território em disputa um comerciante Inglês Lawrence, ajudado pelo Governador da Serra Leoa, tenta fomentar a insubordinação dos nativos contra Portugal prometendo-lhes todo o apoio e alguns chegam a içar a Bandeira Inglesa que ele fornecera.

11. Em 1862 o encarregado de negócios inglês em Lisboa apresentou novo protesto agora contra o facto de a Alfândega de Bissau ter cobrado ao capitão de um navio mercante direitos de exportação sobre mancarra comprada em Bolama e na margem do Rio Grande alegando soberania Inglesa nesses territórios.

12. Em 1863 o Governador Kennedy da Serra Leoa prende no Rio Grande o Delegado do Governo interino português. De Lisboa vai novo protesto para Londres e logo que foi possível localmente de novo é arriada a Bandeira Inglesa e posta a Nacional.

13. Com a posse do Duque de Loulé como Ministro dos Estrangeiros em 1864 há novas negociações com o governo Inglês e é nomeado plenipotenciário para a questão de Bolama o Conde António José de Ávila. No mesmo ano segue para Londres o primeiro Memorando em defesa dos direitos de Portugal, onde se dava conta do envio de dois

oficiais para Bissau em Nov. 1852 e Jan. 1853 com ordem para estabelecer um posto na ilha de Bolama e do projecto de breve envio de um engenheiro para elaborar plantas geográficas.

14. Em 1865 o Conde de Ávila insiste com uma nota para o governo de Londres onde mais uma vez contestava qualquer direito britânico na região e refazia a proposta de arbitragem aliás reforçada pessoalmente pelo Embaixador em Londres.

15. Três anos depois disto em 1868 o governador Kennedy da Serra Leoa entrou com dois navios no Rio Grande e convidou a Autoridade de Bissau a vir a bordo para conversações visando a retirada da força de 5 soldados existentes no porto da “colónia” e da Bandeira Portuguesa aí hasteada. Perante a recusa manda prender os 5 soldados e desembarca-os em Bissau, hasteando no local (Bolama) a bandeira Inglesa. Pouco depois o delegado Inglês que ficara em Bolama manda hastear a Bandeira Inglesa também em Porto Cacheu na margem do Rio Grande em terra pertencente a um comerciante Português. Prontamente o Governador de Bissau foi aos locais com uma força de 30 homens e na presença do delegado britânico arriou a bandeira Inglesa hasteando a Portuguesa.

16. Ora em Agosto do mesmo ano (1868) finalmente o Governo de Londres através do respectivo embaixador em Lisboa comunica ao Governo Português que aceita a arbitragem proposta sugerindo ainda que tal função fosse entregue ao Presidente Americano Ulisses Grant se não houvesse objecção por parte de Portugal. Não deixa de ser surpreendente esta aceitação na época Vitoriana depois de tanta arrogância e menosprezo.

A proposta é aceite por Portugal em Fevereiro seguinte e desde logo foram entregues pelos dois lados as devidas alegações.

VI. A Solução

A 21 de Abril de 1870 Ulisses Grant profere a Sentença, donde retiro Extractos com o essencial:

“Tendo sido atribuídas ao Presidente dos EUA as funções de árbitro entre Portugal e a Grã-Bretanha...sobre as respectivas reivindicações dos dois Estados à ilha de Bolama e outros pontos da África Ocidental...arbitragem que deveria resolver em última instância e sem apelação...”

Considerando que a ilha de Bolama e territórios vizinhos foram descobertos por um navegador Português em 1446.

Que muito antes do ano de 1792 estava feito um estabelecimento português em Bissau no rio Geba mantido até hoje debaixo da soberania portuguesa.

Que no ano de 1699...foi constituída uma colónia portuguesa em Guinala no Rio Grande.

Que em 1778 era uma razoável povoação habitada só por portugueses que aí tinham vivido de pais para filhos.

Que a linha da Costa de Bissau para Guinala passando pelo Rio Geba compreende toda a parte continental em frente da ilha de Bolama.

Que a ilha de Bolama é adjacente ao continente e tão próxima que os animais a atravessam na maré baixa.

Que desde 1752 até hoje Portugal reivindicou os seus direitos à mesma ilha.

Que a ilha até 1792 não estava habitada com excepção de alguns acres na ponta Oeste onde uma tribo indígena fazia algumas plantações.

Que os direitos de Inglaterra derivam de uma cessão em 1792 pelos chefes indígenas numa época em que a soberania de Portugal já estava estabelecida na parte Continental e na ilha.

Que o Governo Português não desistiu dos seus direitos e hoje ocupa a ilha com uma colónia de perto de 700 habitantes.

Que tendo a Grã-Bretanha tentado confirmar os seus direitos depois de 1792 com novas concessões dos chefes indígenas, nenhuma delas foi reconhecida por Portugal.

E considerando que não são precisos mais esclarecimentos...

Eu, Ulisses Grant... julgo e decido que os direitos do Governo de Sua Majestade Fidelíssima o Rei de Portugal à ilha de Bolama na Costa Ocidental de África e a uma porção do Continente em frente da ilha, estão provados e estabelecidos”.

A notícia da sentença arbitral foi recebida em Lisboa com grande regozijo. E em Maio seguinte o Conde de Ávila foi agraciado com o título de Marquês de Ávila e Bolama; mais tarde será feito Duque de Ávila e Bolama.

Parece que o Governo Português não tinha pressa e assim foi o Governo Inglês que em 21 de Maio de 1870 um mês depois da sentença de Grant tomou a iniciativa de, através do seu representante em Lisboa, oficial ao Ministro Duque de Saldanha declarando-se disposto a acatar o resultado da arbitragem e informando que nesse sentido dera ordens ao Governador da colónia Inglesa da África Ocidental.

Foram então dadas instruções ao Governador de Cabo Verde (e Guiné) para ir a Bolama ratificar a posse definitiva da ilha e território Continental anexo. Uma canhoneira da Marinha transportou o Governador a Bolama. Este na presença do representante do Governo da Serra Leoa, mandou arriar a Bandeira inglesa saudada com uma salva de 21 tiros, e hastear a Portuguesa.

O Auto de Posse definitiva foi secretariado pelo Ten. Guilherme Augusto de Brito Capelo.

Direi em conclusão que 90 anos depois desta cerimónia eu assisti no mesmo local a uma homenagem justa. Às vezes a força da razão prevalece sobre a razão da força.

Bibliografia

1. *African Memoranda...* – Philip Beaver – 1805
2. *História da Guiné* – João Barreto – 1934
3. *Anuário da Guiné Portuguesa* – 1948
4. *Guiné Portuguesa* – Teixeira da Mota – 1954

VALORIZAÇÃO DOS RECURSOS DO MAR NUM MUNDO EM GRANDE TRANSFORMAÇÃO

Comunicação apresentada pelo
dr. José Maio Marques, no dia 9 de Julho

Gostaria de começar por saudar o senhor Presidente da Academia de Marinha Almirante Nuno Vieira Matias, a senhora Vice-Presidente Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, o senhor Vice-Presidente Professor Doutor Contente Domingues, o senhor Secretário-geral Comandante Adriano Beça Gil, bem como todos os membros da Academia de Marinha e todos os convidados presentes.

Permitam-me também, que efetue uma saudação particular ao senhor Vice-Almirante Victor Cajarabille pelo facto de, em conjunto com os senhores Presidente, Vice-Presidentes e Secretário-geral da Academia de Marinha, ter contribuído para que eu esteja aqui hoje.

Muito agradeço o convite que a Academia de Marinha, na pessoa do senhor Presidente Almirante Nuno Vieira Matias me dirigiu, para estar aqui na Academia de Marinha, a proferir esta intervenção com o tema *Valorização dos Recursos do Mar num Mundo em Grande Transformação*.

É para mim uma honra e um privilégio estar na Academia de Marinha a falar sobre Valorização do Mar, principalmente, num momento em que o mundo se transforma a grande velocidade.

Mantendo-me centrado numa perspetiva económica das causas, que deve ser entendida como uma das múltiplas perspetivas a considerar, irei abordar algumas temáticas, que parecem ser, pelo menos em parte, implicações ou até consequências destas mudanças globais.

Tentarei não ignorar a extrema complexidade e abrangência da realidade concreta de cada tópico a qual, mesmo com todo o empenho em tentar fazer uma análise abrangente, torna sempre limitada qualquer abordagem humana. No entanto, não será ignorado que existem claros indícios de que, à escala global, em várias perspetivas, económica, ambiental, social e geopolítica, o mar e os seus recursos se encontram em plena valorização. Facto este, que se reveste de particular importância para um país insular e peninsular, como é Portugal.

Neste contexto e em jeito de reflexão, esta intervenção sobre *Valorização dos Recursos do Mar num Mundo em Grande Transformação*, abordará seis grandes áreas, que de uma perspetiva económica, caracterizam o momento atual da economia global e os seus desafios e as suas oportunidades para a nossa civilização e a sua relação com o mar.

Sem ignorar a complexidade dos diversos tópicos de análise, tanto quanto possível, tentarei ter uma abordagem abrangente dos seguintes assuntos:

Área de Reflexão 1 - O puzzle dos ritmos de crescimento dos países à escala global, como um dos sinais da grande transformação global em curso;

Área de Reflexão 2 - Alguns tópicos importantes levantados pela imprensa económica especializada sobre a realidade atual: O robustecimento do músculo económico dos países emergentes e investimentos no pilar segurança (security e safety) num contexto de esperada intensificação do uso do mar e respetiva valorização dos recursos marítimos; Alguns riscos e vertigens dos países desenvolvidos num cenário de confusão num mundo em transformação;

Área de Reflexão 3 - A necessidade de reflexão profunda sobre as causas fundamentais da situação presente. As relações de troca comercial e a procura de sustentabilidade ambiental, económica e social. A valorização dos recursos do mar num necessário novo ordenamento das relações de troca;

Área de Reflexão 4 - O acordar em sobressalto para a importância da economia real e a tentativa de regresso da Europa ao mar;

Área de Reflexão 5 - A importância fundamental das pessoas, da sua motivação e do seu talento. A necessidade do reconhecimento da excelência e do mérito. A liderança transformadora e o mar;

Área de Reflexão 6 - O atual momento de transformação à escala global e a economia do mar são sistemas complexos, aumentando a exigência do desafio que todos temos pela frente.

Começando pela primeira área de reflexão:

Área de Reflexão 1

O puzzle dos ritmos de crescimento dos países à escala global, como um dos sinais da grande transformação global em curso.

Todos sabemos que esta parte inicial do século XXI tem sido marcada por uma profunda transformação nas tendências de crescimento económico das várias regiões do globo.

Taxa de Crescimentos do PIB (%)						
Região / País	Média Anual				Estimado	Estimado
	1995-2004	2007	2010	2012	2013	2014
Países Desenvolvidos	2,8	2,8	3	1,2	1,2	2,2
Estados Unidos da América	3,3	1,9	2,4	2,2	1,9	3
Zona Euro	2,2	3	2	-0,6	-0,3	1,1
Alemanha	1,3	3,4	4	0,9	0,6	1,5
França	2,2	2,3	1,7	0	-0,1	0,9
Itália	1,6	1,7	1,7	-2,4	-1,5	0,5
Espanha	3,7	3,5	-0,3	-1,4	-1,6	0,7
Grécia	3,7	3,5	-4,9	-6,4	-4,2	0,6
Portugal	2,7	2,4	1,9	-3,2	-2,3	0,6
Japão	1,1	2,2	4,7	2	1,6	1,4
Reino Unido	3,3	3,6	1,8	0,2	0,7	1,5
Países Emergentes da Ásia	7,1	11,6	9,9	6,6	7,1	7,3
China	9,2	14,2	10,4	7,8	8	8,2
América Latina e Caraíbas	2,6	5,8	6,1	3	3,4	3,9
Brasil	2,5	6,1	7,5	0,9	3	4
Colômbia	2,3	6,9	4	4	4,1	4,5
África Subsariana	4,5	7	5,4	4,8	5,6	6,1
Angola	7,7	22,6	3,4	8,4	6,2	7,3
Moçambique	8,5	7,3	7,1	7,5	8,4	8

Fonte: World Economic Outlook Abril 2013

International Monetary Fund Como podem constatar neste quadro, se compararmos as taxas de crescimento da Europa Ocidental, dos EUA e do Japão, o chamado mundo desenvolvido, com as taxas de crescimento dos países emergentes da Ásia, da África e da América Latina, nos últimos 20 anos, percebemos a velocidade e profundidade da transformação que se está a operar à escala global.

Claramente a Ásia emergente está a tomar posições de grande importância económica a nível global, enquanto que, os chamados países desenvolvidos da Europa, EUA e Japão estão a perder influência económica. A América Latina e a África estão também a ganhar terreno.

Neste contexto de transformação, revelado pelos diferentes ritmos de crescimento de cada zona do globo, importa ver:

Área de Reflexão 2

Alguns tópicos importantes levantados pela imprensa económica especializada sobre a realidade atual, nomeadamente:

- O robustecimento do músculo económico dos países emergentes e investimentos no pilar segurança (*security* e *safety*) num contexto de esperada intensificação do uso do mar e respetiva valorização dos recursos marítimos;
- Alguns riscos e vertigens dos países desenvolvidos num cenário de confusão num mundo em transformação;

- Através de um olhar atento à imprensa internacional podemos ter uma noção real dos impactos na geopolítica internacional, bem como, no dia a dia das pessoas que vivem esta transformação;
- Propunha que percorrêssemos algumas capas de uma das maiores revistas internacionais de economia para centrarmos as nossas atenções nas consequências atuais desta grande transformação.

Em jeito de reflexão, percorrerei convosco 5 capas da revista *The Economist* que, de alguma forma, tocam aspetos importantes desta grande transformação.

Tendo em conta a questão do robustecimento do músculo económico dos países emergentes e investimentos no pilar segurança (*security* e *safety*) num contexto de esperada intensificação do uso do mar e respetiva valorização dos recursos marítimos; observemos com atenção a edição de abril de 2012. A capa desta edição da revista *The Economist* dá destaque a uma das consequências geopolíticas deste mundo em acelerada mudança de polos de influência económica e geopolítica, que é o crescimento do poder militar da China.

Qualquer processo de crescimento sustentado de poder militar de um país tem sempre como condição fundamental a existência de músculo económico capaz de comportar os investimentos necessários ao reforço de equipamento. Por vezes, as estratégias de crescimento militar, quando realizadas dentro de uma estratégia geral, têm externalidades económicas positivas, se a maioria dos investimentos significarem produção nacional. No entanto, qualquer cidadão que defenda uma sociedade mais justa, mais pacífica e que dê oportunidades de bem-estar e emprego a todos os cidadãos, vê com apreensão qualquer expansão da capacidade bélica em qualquer região, pois a história e a realidade atual demonstram-nos que os conflitos armados significam sempre perda, em particular para quem perde o conflito, mas também para quem aparentemente ganha, pois a destruição gerada não acrescenta valor ao mundo e, desgraçadamente, dizima vidas.

No entanto, uma visão moderna e sofisticada do pilar segurança não pode ignorar a importância dos meios e competências militares no âmbito da salvaguarda da vida em situações de emergência, a sua capacidade de posicionamento estratégico em contextos de credibilização e eficácia de ações diplomáticas internacionais, as suas operações internacionais de manutenção de paz, a garantia de cumprimento de acordos, a dissuasão e capacidade de impedimento da violação de normas ambientais, a luta contra a criminalidade e pirataria, entre muitas outras nobres funções dos militares.

Nesta capa, com o título *O crescimento militar da China*, foi escolhida uma foto da Armada para ilustrar os recentes investimentos efetuados. Terá sido a escolha de uma foto de equipamento militar naval aleatória? Não sabemos. Mas tenho ouvido muitas vezes vários especialistas militares referirem que existe uma grande probabilidade de as próximas guerras serem pelo controlo do mar. Esperando vivamente que a evolução dos tempos nos traga paz e não guerra e que os recursos do mar sejam um elemento unificador das diferentes sensibilidades internacionais e não um fator de risco de conflito, não podemos esquecer as tensões existentes, entre vários países, em todos os continentes,

pelo controlo de ilhas e outras áreas de natureza eminentemente marítima, muitas vezes associadas ao controlo de recursos do subsolo marinho.

Se olharmos para outras geografias que também estão a crescer a ritmos elevados, por exemplo, na América Latina, encontramos também países a reforçarem significativamente os seus equipamentos navais, indicando a importância e a valorização que estão a dar aos recursos do mar, e assinalando o papel fundamental da marinha no desenvolvimento das atividades do mar.

Aparentemente, existem indícios que apontam para o facto de que os países que estão a ganhar robustez económica crescente estão a investir no pilar segurança marítima (*security e safety*), pois esperam uma intensificação do uso do mar, na procura de recursos, acelerando assim a valorização dos recursos marítimos. Neste contexto, torna-se cada vez mais importante a cooperação internacional, a diplomacia e, acima de tudo o diálogo internacional.

No que respeita a Portugal, a sua posição marítima e a sua história, construída ao longo de séculos, em contacto com povos dos vários continentes, dão-lhe a oportunidade de desempenhar um papel relevante na busca de compromissos internacionais que atenuem tensões e tragam, através da valorização do mar, prosperidade a todas as nações do planeta.

Após este tópico relativo ao reforço dos investimentos no pilar segurança (*security e safety*) dos países emergentes levantado pela imprensa económica internacional, convém analisarmos:

- Alguns riscos e vertigens dos países desenvolvidos num cenário de confusão, num mundo em transformação, indicados pelos *medias* internacionais;
- Infelizmente, conforme se pode constatar numa das capas do mês de Dezembro de 2012, da revista *The Economist*, com o título *Um duro guia para o inferno*, a imagem caricaturada de vários líderes internacionais, em pleno conflito e rota de colisão, gerando um contexto internacional explosivo, mesmo sendo uma caricatura exagerada, que enfatiza o que de pior aconteceu no ano de 2012, não deixa de angustiar todos os cidadãos atentos, que assistem, aparentemente impotentes, à confusão internacional instalada.

No mesmo mês de Dezembro de 2012, outra capa da *The Economist* questiona se, em termos económicos, a estratégia de fuga em frente dos Estados Unidos da América, não estará já num patamar de ter ultrapassado o limite do precipício. Apresentando a imagem de um Cadillac americano com uma caricatura do tio Sam e da estátua da liberdade a acelerar, em direção ao precipício do *Grand Canyon*.

Ainda em Dezembro de 2012, outra das capas da *The Economist* ilustra a caricatura de um piloto, simbolizando o Reino Unido, que se ejeta da união europeia simbolicamente apresentada como um avião a jato desgovernado, interrogando-se, no título, sobre quais as consequências de uma saída voluntária do Reino Unido da União Europeia, sublinhando assim a crescente perceção de menor coesão europeia.

Já em Junho, uma das capas da *The Economist* tinha perguntado quando é que a Chanceler Merkel tomava a iniciativa de ligar os motores, a toda a propulsão, da economia global. Apresentando uma caricatura de um navio a afundar-se, com o oficial da sala das máquinas, desesperado, a perguntar à “comandante” Chanceler Merkel se pode ligar os motores.

Estes exemplos, embora caricaturados, alertam para algumas atitudes de elevado risco, que as economias desenvolvidas possam estar a tomar, como a fuga em frente a qualquer preço, a tentativa de resolver isoladamente os problemas, gerando menor coesão, ou a hesitação fatal em momentos que exigem ação assertiva.

Talvez importe agora, entrarmos na terceira grande área desta minha intervenção:

Área de Reflexão 3

A necessidade de reflexão profunda sobre as causas fundamentais da situação presente. As relações de troca comercial e a procura de sustentabilidade ambiental, económica e social. A valorização dos recursos do mar num necessário novo de ordenamento das relações de troca.

É impressionante o contraste entre a serenidade da primeira capa da revista que referi acima, que ilustra o submarino da armada Chinesa a navegar em pleno oceano, com as quatro capas seguintes, que transmitem confusão, desorientação e até perda de controlo.

Será que esta sensação é pura ficção comunicacional jornalística, que através de caricaturas exageradas tenta passar uma mensagem que chame a atenção?

Ou será que existe mesmo uma desorientação do mundo desenvolvido?

Embora uma resposta rigorosa a estas perguntas, só poderá ser dada daqui a alguns anos, através dum estudo histórico profundo, a verdade é que em muitos países desenvolvidos se sentem os efeitos das dificuldades económicas, em muitos aspetos, mas particularmente, no drama do aumento do desemprego.

Todos sabemos que quando as coisas não vão bem, na maior parte dos casos, as dificuldades económicas trazem desorientação, ansiedade por soluções de curto prazo e trazem até desunião. Que são condições que só agravam os problemas, pois são o oposto da reflexão sobre quais as verdadeiras causas das dificuldades, procurando saber onde estamos e o que nos está a acontecer, sinónimo de busca de orientação, procura de soluções de fundo, que passam por soluções de médio e longo prazo e cooperação, ou seja, reforço da união das civilizações.

Neste contexto, num número muito vasto de vertentes, o mar e os seus recursos tenderão a ganhar força na escala das várias saídas para as dificuldades económicas dos dias de hoje, principalmente se for adotada uma visão holística do mar.

A visão holística e integrada que define o conceito de economia do mar, ajuda a evitar os erros do passado recente, nomeadamente o ignorar o potencial do mar em termos de desenvolvimento do comércio.

Com um olhar atento sobre o mundo, facilmente encontramos países que, dominando aspetos importantes das rotas do comércio global, conseguem atingir níveis de desenvolvimento maiores do que alguma vez os seus recursos o permitiriam.

No estudo profundo dos temas económicos do mar, muitas vezes, dou por mim a pensar se a cultura de comércio dos Portugueses não terá estado na génese do sucesso marítimo Português.

A pergunta que por vezes me surge é:

Não terá sido a cultura de comércio dos Portugueses que devido à geografia de Portugal e à geopolítica da altura, encontrou no mar o aliado perfeito para se proteger da competição dos restantes estados e, criando novas rotas comerciais, conseguiu trazer para Portugal níveis de desenvolvimento maiores do que alguma vez os seus recursos o permitiriam?

Nos últimos anos, o mundo ocidental tem assistido, de forma perplexa, a uma hecatombe económica, que ousou acreditar nunca ser possível.

Dado ter ousado acreditar que o seu modelo económico tinha alicerces invencíveis, a primeira reação aos problemas foi apenas focada na problemática da pouca transparência de alguns mercados e na instabilidade financeira, deixando para trás a verificação do estado dos fundamentais da economia.

No entanto, com o passar do tempo e o agravar das situações de instabilidade financeira, a razão começa a ocupar o espaço do mito da qualidade dos alicerces económicos do modelo ocidental.

Como se diz em linguagem marítima: começam a vir à tona da água as causas maiores da turbulência económica.

E perguntas começam a levantar-se com maior acutilância, como por exemplo:

Quais as consequências do abandono do setor primário e da indústria?

Que produtos temos para trocar que sejam do interesse de outros países?

Estando obrigados a cumprir com regras ocidentais, que encarecem o custo do produto, como conseguimos competir com outros espaços com menos regras?

Penso que todos concordamos que o modelo ocidental tem virtudes, nas áreas sociais e ambientais que importa proteger. No entanto, no curto prazo, estamos todos a assistir à dificuldade em manter o equilíbrio nestas matérias.

O mar económico, na área dos países desenvolvidos, está de facto muito agitado e o enorme balanço do barco, torna difícil a manutenção do equilíbrio. Para benefício de todos, talvez esteja na hora de fazer uma análise rigorosa dos fundamentais da economia nacional e internacional.

A minha experiência diz-me que essa análise rigorosa tocará temas recorrentes do discurso económico interno, como produtividade, inovação, competitividade, educação, tecnologia, energia etc, mas ficará incompleta se esquecer as regras do comércio internacional, ou eventualmente, a ausência delas. Muito provavelmente, uma das soluções de

fundo para os atuais problemas económicos terá que passar pelo encontro de equilíbrios na mesa de negociações do comércio internacional, onde uma visão de sustentabilidade, ou seja de bem-estar económico, social e ambiental impere nas relações comerciais entre países.

Caso contrário, provavelmente, o mundo ocidental nivelará em baixa.

No percurso que tenho feito de análise no terreno, quer em Portugal, quer noutros países em vários continentes, este é o sentimento da larga maioria dos empresários, com quem tenho falado e que no dia a dia lutam, afincadamente, para conseguirem acrescentar valor aos seus produtos na busca de argumentos de troca internacional, que permitam arrecadar receitas para manter os postos de trabalho dos colaboradores das suas empresas.

Talvez fosse do interesse de Portugal, aproveitar esta oportunidade histórica ímpar, para liderar o debate que urge acontecer, no âmbito das trocas internacionais.

A sua experiência diplomática, a intercontinentalidade da sua língua, a sua história, a sua dimensão marítima e o estado atual de necessidade, não só lhe dão autoridade para ser um ator chave nestas matérias, como lhe dão uma inalienável responsabilidade.

Tal como na economia do mar, uma nova visão do comércio deve ser considerada numa perspetiva holística. Ou seja, comércio significa troca entre agentes económicos.

Esta temática das trocas comerciais é certamente um tema importante para os portos, logística e transportes marítimos, mas é também um tema muito importante para todos os outros subsectores da economia do mar. A capacidade exportadora da fileira alimentar dos produtos do mar, do sector do turismo e do sector da energia e recursos minerais *off-shore* é muito importante para o desenvolvimento de Portugal. Neste contexto do comércio internacional, assume particular relevância o papel de todas as entidades que desempenhem funções de *security* e de *safety* no mar, como por exemplo a Marinha, bem como das entidades responsáveis pela Investigação e Desenvolvimento.

Para além do aspeto fundamental das relações de troca comercial a nível internacional, na quarta área de reflexão alerto para a seguinte situação:

Área de Reflexão 4

O acordar em sobressalto para a importância da economia real e a tentativa de regresso da Europa ao mar.

Após um longo período de ilusão sobre o facto de que a economia de serviços e a economia financeira seriam a grande base de sustentação dos países desenvolvidos, a crise económica e financeira atual da Europa acordou-nos, de forma violenta, para a necessidade de nunca esquecer os fundamentos de desenvolvimento da economia real.

Aparentemente, o mito do monopólio da economia de serviços, sem uma sólida base de economia real, terminou. Uma economia sustentada e sustentável necessita de um grande balanceamento e equilíbrio das fontes de rendimento de base primária, industrial e de serviços, concentradas no mesmo espaço geográfico, na mesma região.

Estamos no início da era do renascimento da importância dos fundamentos da economia real e dos fundamentos da economia regional ou economia espacial (economia ligada ao espaço terrestre ou neste caso economia ligada ao espaço marítimo).

A Economia do mar é também um conceito intimamente relacionado com os fundamentos da economia real e os fundamentos da economia regional ou de base espacial.

Embora se fale muito na crise financeira atual, convém não esquecer que normalmente, uma crise financeira profunda só acontece quando existem fragilidades nos fundamentais da economia real.

Para vermos em que medida temos ou não temos problemas nos fundamentais da economia, devemos perguntar se estamos a aproveitar adequadamente todos os recursos naturais e recursos humanos que uma região tem à sua disposição.

Se olharmos para o aproveitamento atual do recurso mar e para os níveis de desemprego que assolam a Europa, rapidamente verificamos que temos problemas nos fundamentais económicos que urge resolver.

Neste contexto, deixo a seguinte questão:

Será que é apenas a crise do sistema financeiro atual que afeta a economia de uma nação? Ou será que é o insuficiente aproveitamento dos recursos naturais e recursos humanos da generalidade das regiões desenvolvidas do mundo ocidental, incluindo a Europa, que aceleram a fragilização do sistema financeiro?

Neste contexto de feroz competição global, nenhuma região europeia se pode dar ao luxo de não maximizar o aproveitamento de todos os recursos de que dispõe. O grande desafio é fazer este aproveitamento de forma equilibrada, integrada e balanceada. No fundo, de forma sustentável.

O que este conceito de economia do mar traz de novo é o regresso a uma visão holística e integrada de todos os subsectores do mar, em contraposição à extrema especialização sectorial.

Muitas vezes, olhou-se para cada um dos sectores do mar de forma isolada e considerou-se que, muitos deles, não eram relevantes. Esta análise isolada esqueceu o todo complexo que é o mar e que necessita de uma interação conjunta e integrada de todos os seus subsectores (construção e reparação naval, transportes marítimos, portos, logística e expedição, pesca, aquacultura e indústria do pescado, ação do Estado no mar, biotecnologia, robótica, recursos minerais, entretenimento, desporto, turismo e cultura, energia, seguros marítimos e financiamento marítimo). Caso contrário é difícil tirar proveito significativo deste recurso.

Os métodos científicos que estudam sistemas complexos como é o caso da economia do mar ou da economia espacial / regional, sempre alertaram para a grave miopia a que pode levar a extrema especialização, pois perde-se a visão do conjunto e das diversas interações que o abandono de um subsector pode provocar em todo o sistema económico.

Para que uma nova estratégia voltada para o mar tenha sucesso, para além da necessidade de uma visão holística, uma visão global dos assuntos, é necessário perceber muito bem o espaço geofísico que é o cenário de intervenção.

É fundamental perceber o mar e, no nosso caso, tem que se perceber que a palavra Atlântico significa “Mar de Atlas” que, segundo a mitologia grega, significa uma espécie de titãs que personificam as forças selvagens da natureza.

Este meio hostil e agressivo característico do Atlântico, que é, por natureza, prioridade de ação das regiões atlânticas da Europa, torna imperioso e vital uma abordagem coletiva e cooperante.

Existem outros mares e oceanos bem mais calmos e menos profundos, que permitem atingir elevados níveis de retorno com volumes de investimento relativamente mais baixos.

Das conversas que tenho tido com muitos investidores internacionais na Economia do Mar, verifico que têm uma ideia muito própria do Oceano Atlântico quando comparado com outros oceanos e mares. Outros oceanos e mares, comparativamente ao oceano atlântico, parecem meros simuladores.

É necessário também ter uma visão aberta e moderna sobre as características geofísicas do Atlântico, pois a violência e profundidade do Atlântico são uma característica deste oceano que, para muitos, pode ser vista como um problema mas, para outros, como por exemplo os atletas do surf e da vela transoceânica entre outras modalidades, pode ser vista como uma vantagem competitiva, pois, respetivamente, andam sempre à procura de grandes ondas ou de tempestades para aumentar a velocidade das embarcações.

Neste meio hostil, mais do que criar pontes entre subsectores, é fundamental criar pontes entre regiões marítimas e agentes públicos e privados que operam no mar.

Para se poder cooperar e criar pontes, tem que se ver:

Área de Reflexão 5

A importância fundamental das pessoas, da sua motivação e do seu talento. A necessidade do reconhecimento da excelência e do mérito. A liderança transformadora e o mar.

Há uns meses atrás, o senhor Vice Almirante Henrique da Fonseca deu-me a conhecer o livro *É o seu navio*, escrito por Michael Abrashoff, onde é descrita uma excelente experiência de liderança. Uma liderança inclusiva das pessoas no sentido de as transformar para melhor.

Num cenário de dificuldades económicas gerador de alguma confusão e instabilidade é fundamental emergirem bons líderes. O papel das lideranças torna-se vital. Lideranças que saibam exponenciar o talento das pessoas e das equipas, onde o reconhecimento do mérito seja uma realidade permanente.

Este livro *É o seu navio* é um excelente documento que, num determinado contexto militar e marítimo, nos detalha os grandes dilemas dos líderes e de que forma a experiência de liderar homens e mulheres do mar ajudou a encontrar as melhores soluções para estes dilemas.

Como demonstra este livro, o mar é sem dúvida uma grande escola de talento e de liderança. Quem quiser liderar equipas deveria sem dúvida ler este livro ligado ao mar e à liderança.

No passado confundiu-se muitas vezes liderança com autoridade e autoritarismo o que foi um erro. No entanto, atualmente talvez se esteja a cair muitas vezes no erro

oposto que é a demagogia e o populismo. Conforme defende Michael Abrashoff, liderar não é autoritarismo, nem muito menos demagogia. Liderar é transformar pessoas e transformar-se a si mesmo, liderar é não ter medo de desenvolver pessoas, que por ventura, um dia poderão vir a ser mais competentes que o líder. Liderar é deixar uma marca positiva profunda nas equipas.

Quando se fala em desenvolvimento, fala-se em estratégias de médio e longo prazo. O sucesso da sua implementação será tanto maior quanto o nível de competências, o talento e a cultura marítima de uma região.

De uma forma geral, um trabalhador experiente que trabalhe em ambiente marítimo desenvolve profundamente e de forma natural, competências de liderança, de trabalho em equipa, de flexibilidade e de pró-atividade. O mar é uma escola de competências.

Aliás, atualmente, grande parte das *business schools* têm sessões de liderança e trabalho em equipa em conjunto com especialistas em vela. Reconhecendo assim a capacidade da vela e da náutica de recreio em geral no desenvolvimento de competências para a gestão de empresas.

As causas que fazem com que o mar seja uma escola de competências são vastas:

- Trabalhar no mar é mais complexo;
- Erros significam a catástrofe;
- Quem opera no mar está permanentemente sujeito a imprevistos;
- Quem opera no mar depende de um elemento que não consegue controlar que é o mar.

É curioso que assim como no mar, na economia global vivemos atualmente um período de grande imprevisibilidade. Quando falo com muitos gestores e empresários, todos me dizem que é muito difícil fazer orçamentos ou *business plans*, dada a imprevisibilidade da economia atual. Talvez a “Escola de Competências Mar”, nos possa ajudar a aprender a sobreviver nesta nova realidade, que não é uma realidade passageira, é uma realidade estrutural que veio para ficar...

Antes de entrar na última área de reflexão, gostaria de lembrar que existem uma infinidade de temas importantes que afetam a valorização dos recursos do mar e também caracterizam este mundo em transformação. Nomeadamente: (i) o exponencial desenvolvimento da tecnologia que, por exemplo, começa a tornar viável a exploração do mar profundo, nas áreas dos minerais e da biotecnologia e (ii) o aumento da esperança de vida e consequente crescimento populacional dos países emergentes e respetivas necessidades de proteína animal para a sua alimentação, que certamente estará na base de grande parte do desenvolvimento da fileira alimentar do mar, nomeadamente da aquicultura; entre muitos outros temas, que não terei tempo para abordar nesta intervenção. No entanto, não podia concluir esta minha intervenção sem reconhecer a grande complexidade de todos os temas anteriormente abordados e do momento internacional atual. É por este motivo que a sexta e última área de reflexão que proponho, nesta minha intervenção é a seguinte:

Área de Reflexão 6

O atual momento de transformação à escala global e a economia do mar são sistemas complexos, aumentando a exigência do desafio que todos temos pela frente.

Como refere o psicólogo e filósofo alemão Dietrich Dorner no seu livro *The Logic Of Failure*, um sistema complexo é um sistema que inclui várias variáveis interrelacionadas, que, independentemente de qualquer controlo externo, se desenvolve de acordo com a sua dinâmica interna.

No seu livro, Dorner pretende dar ferramentas para se identificarem sistemas complexos de forma a evitar o erro que, por vezes, é sistemático no ser humano, pois temos a tendência de analisar as situações, cenário a cenário, alterando uma variável, mas mantendo as restantes variáveis constantes. Na realidade, em sistemas complexos, existem várias variáveis interrelacionadas, que, independentemente de qualquer controlo externo, se desenvolvem de acordo com a sua dinâmica interna.

Tentar resolver as dificuldades e problemas da atual crise económica, sem perceber que se está a lidar com um sistema complexo, que requer múltiplas perspetivas para ser perfeitamente entendido, é um erro.

Atuar num cenário de um sistema complexo requer uma visão integrada.

Uma visão integrada dá ênfase não só aos desafios de cada indústria, mas também aos desafios entre indústrias e tenta colocar na equação todas as externalidades positivas e negativas de cada indústria, na economia.

Nesta visão integrada e holística a sustentabilidade, considerada nos seus três pilares (económico, ambiental e social) ganha importância.

O reconhecimento da existência de um sistema complexo e da necessidade de uma visão integrada exige uma intensa cooperação.

No caso do desenvolvimento da economia do mar, cooperação entre empresas dos diversos sectores, entre entidades públicas, entre entidades ligadas ao conhecimento, entre entidades ligadas à segurança e entre estados, é fundamental.

Concluo assim esta minha intervenção, enfatizando a valorização que vários países estão a dar aos recursos do mar, em particular os grandes países emergentes. Uma das características deste mundo em transformação é o ritmo elevado de crescimento dos países emergentes da Ásia, África e América Latina em comparação com os denominados países desenvolvidos.

Aparentemente, apesar de muito se falar na crise financeira, parecendo que se encontrou a causa de todos os problemas, não se vê ainda a luz ao fundo do túnel, para a melhoria dos ritmos de crescimento dos países da América do Norte, Europa e Japão. Faltará analisar aprofundadamente os alicerces económicos dos países desenvolvidos? Nomeadamente a dificuldade em manter um sector primário e secundário robustos?

Adicionalmente, não está completamente estudada a fórmula de como avançar em termos do aumento da exigência de cumprimento de regras ambientais, regras sociais e regras económicas e, ao mesmo tempo, ser competitivo com espaços com menos regras.

Em que medida o atual ordenamento internacional de relações de troca tem contribuído para este estado de turbulência económica? A não reflexão aprofundada sobre estas questões poderá levar a Europa e o restante mundo desenvolvido a nivelar em baixa.

O ignorar, por parte dos países desenvolvidos, de que o processo de acelerada transformação que vivemos é um processo complexo, ou seja, é um sistema que inclui várias variáveis interrelacionadas, que, independentemente de qualquer controlo externo, se desenvolve de acordo com a sua dinâmica interna, está a levar a que aumente a perceção, de que as crescentes tensões geradas estão a gerar hesitações, fugas em frente e até desunião. Tudo o que não devia acontecer.

Para Portugal e para os países marítimos, o momento atual, para além de um desafio é uma grande oportunidade, pois o estabelecimento e implementação no terreno de uma visão integrada para o mar, baseada na cooperação e diálogo internacionais, que sublinhe a capacidade unificadora do mar em contraposição ao mar como barreira ou cenário de confronto, e acima de tudo que valorize de forma sustentável os recursos do mar, para gerar mais oportunidades de emprego e bem-estar a todos os cidadãos.

O estado de necessidade a que Portugal chegou e a sua maritimidade, não só lhe dão o direito de ser uma referência no diálogo sobre as matérias do mar, mas também uma obrigação de liderar todas as iniciativas que visem valorizar de forma sustentável os recursos do mar, em cooperação com todos os países que pretendam construir um mundo mais desenvolvido e mais responsável.

A concretização do aproveitamento destas oportunidades que o mar e os oceanos oferecem à humanidade só será possível através de lideranças transformadoras, que deem importância às pessoas, ao seu talento e à sua motivação através do reconhecimento da excelência e do mérito.

Finalizando e adaptando o título do livro sobre liderança que o senhor Vice Almirante Henrique da Fonseca me apresentou, *Este é o nosso Mar*, está na nossa mão valorizá-lo e rentabilizá-lo de forma sustentável!

E assim termino esta minha intervenção agradecendo toda a vossa atenção. Obrigado!

HOMENAGEM AO COMANDANTE ARMANDO DA SILVA SATURNINO MONTEIRO

Comunicação apresentada pelo académico
José Castanho Paes, em 16 de Julho

Coube-me a grande honra, por convite do Senhor Presidente da Academia de Marinha, de apresentar uma comunicação na presente cerimónia de homenagem ao Senhor Comandante Armando da Silva Saturnino Monteiro, distintíssima personalidade que integra os quadros desta Academia desde 1988, ano em que foi eleito como Membro Correspondente, tendo sido elevado a Efectivo em 1990, a Emérito em 1994 e ascendido, em 2011, à mais elevada categoria da respectiva hierarquia académica – a de Membro Honorário.

Embora achando que haveria certamente outros confrades com um conhecimento mais profundo e detalhado da extraordinariamente relevante e meritória obra académica do homenageado no campo da história marítima, facto já reconhecido nacional e internacionalmente, procurarei contudo dar o meu modesto mas muito empenhado contributo a este acto simbólico que pessoalmente entendo ser da maior justiça.

E faço-o com todo o gosto, porque desde há muito tempo que guardo a maior consideração, respeito e estima pelo Senhor Comandante Saturnino Monteiro, pois quis o destino que o conhecesse quando, mancebo com a idade de 16 anos, no já longínquo ano de 1959, entrei para a Escola Naval. Era o então Primeiro-tenente Saturnino Monteiro o Comandante da Companhia de Alunos, cargo que manteve ao longo da maioria da duração do nosso curso.

Na brusca mudança de vida a que a maior parte de nós, jovens cadetes, fomos naturalmente submetidos, habituámo-nos desde logo a ver na figura do nosso Comandante de Companhia um modelo de virtudes militares, bem visível na competência com que nos ministrava ensinamentos, na constante preocupação de dar o exemplo, no rigor das atitudes, na determinação, na frontalidade e, sobretudo, no alto sentido da disciplina e no aprumo e brio exemplares que pautavam o seu carácter e comportamento diário perante nós, cuja despreocupação própria da idade e generalizada inexperiência da vida militar nos levavam por vezes a pensar que haveria talvez da sua parte um exagerado rigor no grau de exigência que procurava impor à nossa conduta no regime de internato.

A experiência posterior ao longo das nossas carreiras profissionais, designadamente na vida a bordo e nas longas comissões durante as campanhas africanas, bem evidenciou quão úteis e importantes foram os cuidados postos pelo Senhor Comandante Saturnino Monteiro na nossa formação militar-naval. Das aulas de ordem unida e da pontualidade e aprumo exigidos à apresentação da companhia de alunos, tanto interna como externamente, passando pelo ensino prático da organização naval e dos regulamentos militares, pelas técnicas e tácticas básicas de comando de forças de desembarque em

acções de combate ou de manutenção da ordem, até à arte de velejar nas embarcações desportivas em cujo processo de aquisição para a Escola Naval fortemente se empenhou, muitos foram os conhecimentos e perícias militares e marinheiras que nos procurou inculcar. Não tenho qualquer dúvida em afirmar que muitos dos seus ensinamentos me foram úteis pela vida fora.

O Senhor Comandante Saturnino Monteiro foi admitido à Escola Naval em Setembro de 1942, tendo sido promovido a Guarda-marinha três anos depois e a Segundo-tenente em Março de 1946. A partir daí iniciou a sua carreira naval, a qual se desenvolveu com a normal diversidade que era característica da maioria dos oficiais da Armada da classe de marinha que prestaram serviço activo na segunda metade do século XX.

Especializou-se em Artilharia e fez diversas comissões de embarque como chefe de serviços a bordo de contratorpedeiros e avisos, duas delas em comissões no Oriente (a primeira em Timor e a segunda na Índia e Macau). Foi oficial imediato do contratorpedeiro *Vouga* e, já Capitão-tenente, comandou o navio-patrolha *São Vicente* em comissão em Angola. No posto de Capitão-de-fragata, cumpriu ainda uma comissão em Moçambique como Comandante da Defesa Marítima de Porto Amélia. Terminou a sua carreira no activo, no posto de Capitão-de-mar-e-guerra, quando exercia o cargo de Chefe da 2ª Repartição da Direcção do Serviço de Pessoal, por ter passado à situação de reserva em Novembro de 1975, em consequência de decisão da Junta de Saúde Naval.

Do conjunto das suas comissões em terra, há no entanto a realçar uma forte vocação formativa que, certamente por ser superiormente conhecida, o acompanhou em larga medida ao longo de toda a sua carreira, ou seja, desde Segundo-tenente a Capitão-de-mar-e-guerra. São disso claros exemplos:

- As suas três comissões na Escola de Alunos Marinheiros, a última das quais como seu Director de Instrução;
- As suas três comissões na Escola Naval: a primeira, como Comandante da Companhia de Alunos e Instrutor; a segunda, como Comandante do Corpo de Alunos e Professor das cadeiras de Organização e Arte de Comando, História Marítima, Administração Ultramarina e Política e Estratégia; e a terceira, como Oficial Imediato;
- E há ainda a realçar, já na situação de reserva, o cargo de Director do Centro de Instrução por Correspondência, órgão inovador cuja criação, organização e regular funcionamento muito a Marinha lhe ficou a dever, e que viria mais tarde a transformar-se no Centro Naval de Ensino à Distância. O sucesso deste novo sistema de ensino na Marinha possibilitou, desde logo, uma formação académica e técnico-naval complementar que valorizou profissionalmente muitos milhares de militares e, posteriormente, através de módulos curriculares dos programas oficiais do ensino básico e secundário, viria a beneficiar outros tantos milhares de militares que dessa formação escolar necessitavam para progredir nas respectivas carreiras e que não tinham disponibilidade, designadamente por razões de serviço, para a obter através da normal frequência de aulas em escolas clássicas.

A comprovar a sua brilhante carreira naval constam da sua folha de serviços, para além de 22 louvores individuais, a concessão dos graus de cavaleiro, oficial e comendador da Ordem Militar de Aviz, uma Medalha de Serviços Distintos de ouro, uma Medalha de Serviços Distintos de prata, a Medalha de Mérito Militar de 2ª classe e a Medalha de Comportamento Exemplar de ouro.

Tendo passado à situação de reforma em Julho de 1990, não foi por isso que o Senhor Comandante Saturnino Monteiro deixou de continuar a dar os seus valiosos contributos à Marinha e ao País. Seguindo a profunda vocação que sentia pela investigação e estudo da história marítima portuguesa, dedicou-se de alma e coração a esta temática, ao longo dos 25 anos de membro da Academia de Marinha, produzindo uma obra notável e de valor inestimável, conforme seguidamente referirei, que não pode deixar de ser devidamente relevada, não só pelo seu incontestável valor científico, mas também pelo impacto que tem e continuará a ter, à medida que for sendo mais divulgada e conhecida nos meios académicos nacionais e internacionais da especialidade.

Procurando resumir essa sua extensa obra e os muitos contributos que deu à Academia de Marinha, começo por referir o trabalho de elevadíssima qualidade que produziu no exercício das funções de Presidente da Comissão Científica do Projecto Editorial da História da Marinha Portuguesa. Através da sua ímpar capacidade de organização, persistência e método no trabalho, procedeu, durante mais de uma década, ao desenvolvimento dessa obra até ao seu termo. A sua empenhada dedicação e muito saber foram bem postos à prova desde o desenho e estabelecimento do respectivo plano de estruturação, à orientação e coordenação do trabalho dos autores dos quatro primeiros volumes, ao levantamento de todos os estudos e pesquisas já realizados, à promoção da investigação de novas fontes, à selecção e contratação dos próprios autores e coordenadores e, por fim, na própria edição dos volumes que compõem esta magnífica obra, cujo interesse e qualidade são bem conhecidos de todos quantos já tiveram a oportunidade de a ler ou consultar.

A produção científica do Comandante Saturnino Monteiro no âmbito da Academia de Marinha não se ficou, porém, por esta sua prestação, já que apresentou uma dezena de importantes comunicações em sessões normais da Academia, e mais outras três integradas nos Simpósios de História Marítima, todas elas fruto do seu intenso estudo e investigações. Mais recentemente, colaborou de forma bastante activa na elaboração do novo projecto de Regulamento Interno da Academia.

Como epílogo desta breve súpula, não podia deixar de assinalar a monumental obra *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, da sua exclusiva autoria, publicada em oito volumes que abrangem todo o período desde a fundação da nacionalidade até aos dias de hoje, obra de relevantíssimo mérito e de grande importância como contributo para a cultura nacional na área da História Marítima, e que tão justamente mereceu a atribuição do Prémio Almirante Sarmento Rodrigues por decisão unânime do Júri. Nesta obra de uma vida, o Senhor Comandante Saturnino Monteiro conjugou, de forma inteligente e lógica, os factos históricos resultantes do seu profundo labor investigativo sobre as batalhas e combates navais, com os adequados conhecimentos das ciências náuticas

que lhes eram particularmente aplicáveis, caldeados harmoniosamente com a sua própria sensibilidade de marinheiro experiente, designadamente nas áreas da navegação à vela e do armamento naval, de que resultaram explicações cientificamente muito bem fundamentadas para os desfechos de muitos desses conflitos navais. Sem essa hábil conjugação, muito teria ficado por explicar na evolução da nossa História Marítima.

Acresce ainda referir que, com a abnegada iniciativa de traduzir esta última obra para inglês, o Senhor Comandante Saturnino Monteiro veio facilitar e acelerar a sua difusão pela comunidade científica internacional, levando assim ao seu conhecimento assinaláveis episódios da História de Portugal.

De tudo o que foi exposto, a atestar a distinta e exemplar carreira naval do Senhor Comandante Saturnino Monteiro, ao longo do período em que esteve na efectividade do serviço, juntam-se pois mais 25 anos de persistente, profícuo e meritório trabalho académico, traduzido objectivamente em importantíssimas obras de reconhecido rigor, qualidade e ineditismo científicos. E sem dúvida que essas obras ficarão para sempre como referências indispensáveis para os actuais e futuros estudiosos que se dediquem ao aprofundamento da História Marítima, não só portuguesa como mundial.

Numa altura em que se estão a gerar crescentes atritos inter-geracionais, em que as gerações mais novas tendem a tratar os cidadãos mais velhos, designadamente os aposentados e reformados, com cada vez menos consideração, um exemplo como o do Senhor Comandante Saturnino Monteiro, que felizmente não é único no conjunto de muitos outros sectores e instituições nacionais, bem demonstra como as experiências humanas e profissionais de cidadãos no outono da vida, quando devidamente motivados e incentivados, podem ser postas ao serviço da sociedade, com reais e por vezes muito importantes mais-valias científicas, culturais, literárias, artísticas, etc., obtidas praticamente a custo zero para o erário público e fomentando um salutar sentimento de utilidade social e de cumprimento de dever cívico no espírito dos próprios.

Finalmente, julgando ir ao encontro da vontade de todos os presentes nesta assembleia, onde se encontra uma expressiva representação dos então jovens cadetes que o Senhor Comandante Saturnino Monteiro, há mais de meio século, comandou e muito contribuiu para que adquirissem uma boa formação militar-naval (lista desde logo encabeçada pela figura do nosso ilustre Presidente), gostaria de lhe manifestar as nossas sinceras felicitações pela homenagem que lhe está a ser aqui prestada e que constitui, sem dúvida, um justo reconhecimento pela valiosíssima obra que tão dedicada e competentemente produziu no âmbito das finalidades desta Academia e, consequentemente, em prol da Marinha e do País.

Aproveito a ocasião para expressar ao Senhor Comandante os nossos parabéns pelo seu 90º aniversário, completado anteontem, e para lhe desejar, com muita admiração e estima, as maiores felicidades pessoais, mantendo a esperança de que possamos ter o prazer de continuar a disfrutar, por muitos e bons anos, da excelência dos seus trabalhos e contributos académicos.

Bem-haja, Sr. Comandante Saturnino Monteiro, pelo exemplo que dá de uma vida tão ricamente preenchida!

O FEITO E O EFEITO NÁUTICO NOTICIADOS

Comunicação apresentada pelo académico
José Caro Proença, em 10 de Setembro

Senhoras e Senhores

Ao invés do dogmatismo inquestionável, sem suporte racional, só a Ciência com consciência admite o erro.

O caso Galileu é paradigmático, face à verdade suprema da sacra cúria romana imutável durante séculos.

Daí as minhas desculpas prévias a eventuais ideias ou ideais incontornáveis pelo pretenso estudo epistemológico, do conhecimento científico sob o ponto de vista crítico, abordado no silogismo seguinte.

Silogismo primordial do comércio marítimo português e universal, em que: O **feito** é a premissa maior.

É a viagem e torna-viagem marítima d'os Lusíadas à Índia, sob o comando de Vasco da Gama.

1. Silogismo Marítimo Primordial

O **efeito** é a premissa menor.

É o descobrimento e busca da então especiaria do Oriente.

A **conclusão** é o comércio marítimo daí resultante.

É a economia de mercado, entre o Oriente (Calecute) e o Ocidente (Lisboa).

Hoje em dia, consubstanciada na **especiaria** chamada de **crude**, dominada pelos Estados Unidos da América.

Um compósito eficaz e eficiente, criado pelo Homem do Mar: O marinheiro português da génese da Idade Moderna (séc. XV).

E além do mais, pela nova novidade Nova do **feito** e **efeito** do comércio marítimo tornada **notícia** literal por Álvaro Velho do Barreiro (1497-1499).

Manuscrito (Ms) arquivado na Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP), com a cota nº. 804, por Alexandre Herculano em 1835 (Fig. 1).

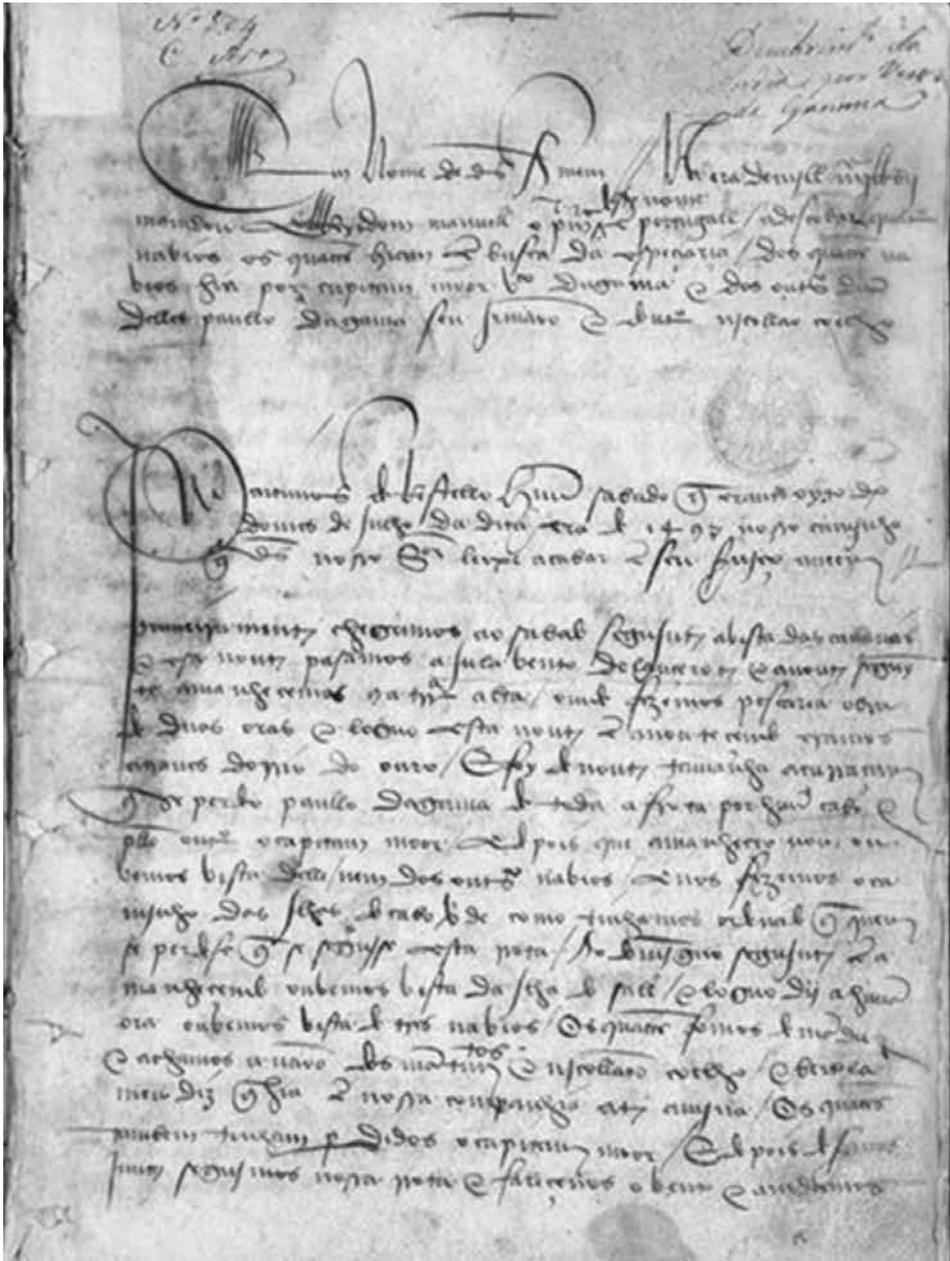


Fig. 1 – Fotocópia do fólio 1 do Jornal Noticioso Álvaro Velho do Barreiro. Arquivado na Biblioteca Municipal do Porto com o nº. 804 – Inscrito no canto superior esquerdo por Alexandre Herculano e por este rubricado como o seu apelido *de Carvalho e Araújo* (C. Araújo). Reporta-se à partida de Restelo da frota de Vasco da Gama, a 8 de Julho de 1487, em demanda da *espiciaria* da Índia.

2. Origem do Jornalismo Noticioso

O jornalismo noticioso, português e universal, nasceu no final do séc. XV.

Gerou-o a *pena* de Álvaro Velho do Barreiro, aquando do descobrimento do caminho marítimo da Índia, pela frota de Vasco da Gama (1497-1499).

Mensagem literária e Missão náutica, geradoras do mundi conhecimento: “*daqueles mares [céus] e terras com que nos os Antigos [sábios] punham tão grande medo e espanto*” (Duarte Pacheco Pereira, 1505); e da cosmo vivência com comunidades antípodas, nem sempre lhanas e humanas.

Tal foi a essência da nova novidade, na alvorada da ciência náutica com consciência, “*Por mares nunca de outro(s) lenho(s) arados*”. A velocidade escassa (léguas marítimas/dia).

Tal foi o despontar, sincrónico e diacrónico, do género literário-noticioso – preciso e conciso, impessoal e imparcial.

3. Género Literário

Reitero: o códice quatrocentista arquivado na Biblioteca Pública Municipal do Porto, com a cota nº. 804 (BPMP-Ms 804) é o descritivo noticioso da primeira viagem marítima dos portugueses à Índia, sob o comando de Vasco da Gama.

Testemunho presencial, outivo e participativo do, até então, inédito empreendimento náutico.

Género literário-gramatical novo, que identifico de **Jornal Noticioso**.

Jornal, tido como comunicação diacrónica de um composto de notícias sincrónicas: o sem-número de factos ou acontecimentos sequenciais, observados e literados para a posteridade. Mais de meio milénio, no caso em apreço.

4. Identificação

O Ms 804 – BPMP é identificado de modo díspar pela generalidade dos historiadores e investigadores.

Uns, lhe chamam de diário; outros, de relato, crónica, relação, etc.

Só, com precisão, Joaquim Barradas de Carvalho diz: “*En premier lieu, [temos] le journal du premier voyage de Vasco da Gama aux Indes, en 1497-1499, écrit par Álvaro Velho*” [do Barreiro] – sic, in *A la Recherche de la Spécificité de la Renaissance Portugaise* (Thèse de Doctorat d’Etat en Lettres et Sciences Humaines présentée à l’Université de Paris, 1983, vol II, p. 785).

Classificação literário-gramatical de Joaquim Barradas de Carvalho, que adoto e adjetivo de **Jornal Noticioso**, pelo exposto antes (3): o avatar da Viagem em Notícia.

5. Viajar/Noticiar

Quem viaja, noticia... sempre! A exceção é anormal.

Assim acontece desde a alvorada do *Homo viatore*.

Assim fez Álvaro Velho do Barreiro: noticiador de um novo género de navegação, mediante novo género literário.

Na época, ambos, novas novidades.

Novo género de navegação; indo na volta do mar largo, pelo oeste (W) do Atlântico austral.

E novo género literário, sintetizado no *lead*: que, quem, onde e quando.

Criação lusitana, dual, conducente ao *Turismo* e *Jornalismo* universal hodierno.

O termo Turismo deriva do francês *tourisme*, pelo radical *tour* e adjunção do sufixo erudito *ismo*, ou seja: *ir* e *voltar* do destino à origem.

Mobilidade dos humanos, dita de viagem: terminologia náutica portuguesa desde o período dos Descobrimentos (séc. XV).

Já... a palavra *Jornalismo* é afim a *journalisme*. Deriva de *jour* pela sufixação *ismo*.

Portanto, *Turismo* (viagem e torna-viagem) e *Jornalismo* (notícia do **efeito** da viagem comunicado à comunidade, local e/ou universal), são processos de mobilidade corporal e cultural diacrónicos inseparáveis.

Divergem, tão só, na consoante inicial: T/J (Fig. 2).

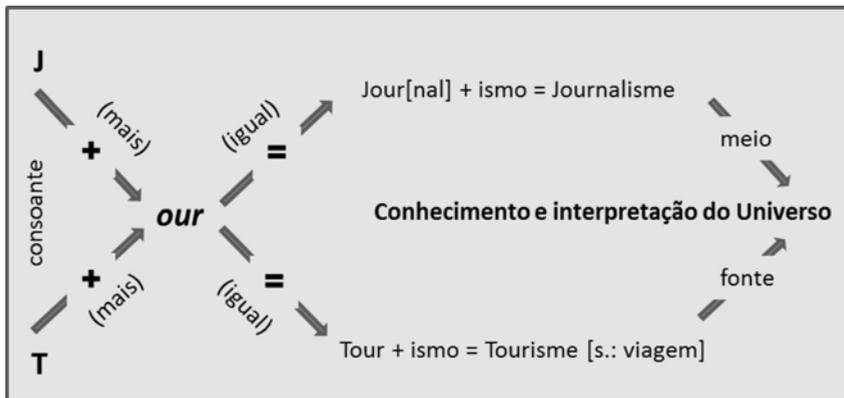


Fig. 2 – Semiologia: Jornalismo/Turismo

Atividades modernas de que a histórica viagem do Gama, à Índia, e a notícia diacrónica da mesma, são a génese da nova novidade sintetizada no *News* (inglês).

Estrutura gramatical, sintética, constituída por quatro (e só quatro) sintagmas precisos e concisos.

Bloco de palavras, relacionados entre si, constituindo uma unidade sequencial e desempenhando uma (e só uma) função.

Que – aconteceu.

Quem – agiu.

Onde – aconteceu.

Quando – aconteceu.

6. Precedência sequencial

A precedência noticiosa é flexível. Depende da importância entre o agente da ação e o lugar, e/ou o momento do acontecimento.

No caso em apreço, a **VIAGEM** (do Gama) deve preceder os restantes sintagmas. O jornal noticioso Álvaro Velho do Barreiro é um paradigma.

Porém, Luís de Camões realça o coletivo: *Os Lusíadas*. O povo marinho *que* tal feito náutico empreendeu, pela primeira vez na história da humanidade (1497).

Povo marinho a que Fernando Pessoa dá voz: “... *Aqui sou mais do que eu / Sou um Povo que quer o mar que é teu*” (“O Mostrengo”, in *Mensagem*, 1935). Determinismo poético hoje abjurado (1974).

Do sintagma *quando* é cabeça de notícia, basta os exemplos:

Primeiro – *quando* a 8 de Julho de 1497, Álvaro Velho do Barreiro, noticiou o início da viagem à Índia, em busca e *descobrimento* da *especiaria*, a mando d’el Rei de Portugal, D. Manuel I.

Segundo – *quando* a 5 de Outubro de 1498, o Velho homem do mar, noticiou a torna-viagem da Índia, após missão cumprida.

7. Buscar e descobrir vs achar

O *descobrimento* é intencional.

Exige *busca* programada e prospeção acurada.

O *descobrimento* do caminho marítimo Lisboa-Índia é exemplo chave da Intencionalidade.

Ao invés, o *achamento* é ocasional e fortuito.

Assim foi o *achamento* do Brasil.

Ocasionalmente noticiado como tal, por Pero Vaz de Caminha, a D. Manuel e ao mundo, a 1 de Maio de 1500.

Interpretação outra, sobre essa arribada, é falácia.

8. Noticiador do mar sem-fim

Como já foi referido, quem viaja noticia sempre o que observa, escuta e sente; sobre as terras, pessoas, coisas, usos, costumes e sentimentos estranhos.

Assim fizeram os grandes viageiros portugueses dos sécs. XV e XVI.

Do Infante D. Pedro, príncipe cosmopolita, a Fernão Mendes Pinto, andarilho egrégio.

Entre o Pedro, deambulante pelas *sete partidas do mundo*, e o Fernão, andarilhante pelas partes mais orientais do Oriente, medeia bem cem anos.

Período de tempo, em que um sem-número de velas zarparam “... da *Ocidental praia Lusitana*” (Fig. 3), em busca e descobrimento da especiaria, de aquém e “... *além Taprobana*” (Lus. I,1).



Fig. 3 – A Ocidental praia Lusitana, in *Os Lusíadas*, 1.1 - segundo o jornal noticioso de Álvaro Velho do Barreiro, os navios do Gama partiram em descobrimento e em busca da **especiaria** do Oriente.

Atividade marítima desencadeada contra a “*crise*” medonha e má de Portugal, no final da Idade Média (séc. XV).

Na atualidade será outro antídoto, ...a descobrir e buscar, com isenção.

No termo da Idade Média, entre o reinado de D. João I (1385) e o final do de D. Afonso V (1481), Portugal e os Portugueses viveram num estado comatoso, económico e moral.

Por destempero bélico e desvario reinante.

Assim foi a destrambelhada e trágica expedição armada contra Tãnger (1437), sob inspiração e comando do Infante D. Henrique, o “Navegador”.

Assim aconteceu com a bipartilha do património nacional, entre o Duque de Viseu (herdeiro do Infante D. Henrique) e o Duque de Bragança (herdeiro de D. Nuno Álvares Pereira).

Domínio territorial feudal, logo denunciado pelo Príncipe Perfeito, pós-morte de seu pai: D. Afonso V (1481).

Soberano de senhores e não servo de servidores, de imediato, D. João II reagiu contra a restrita herança paterna: tão-só, ... “*Rei das estradas de Portugal*”.

Trilhos vicinais que, o esclarecido estadista transformou em rotas transoceânicas geocentradas na “*Ocidental praia Lusitana*”: porto de Lisboa. (Fig. 4)



Fig. 4 – Esfera Armilar da “*Ocidental praia Lusitana*”
Porto de Lisboa – Portugal.

Rede de estradas marítimas, mundienvolventes, simbolizada no brasão heráldico nacional. Esfera Armilar, signo exclusivo de Portugal. Berço e batistério de “*Heróis do Mar*”, “*Nobre Povo*”, “*Nação valente*”.

Predicado marinheiro, ainda latente e patente no portal “rupestre” da Língua Portuguesa em Ielala. Escarpa, na margem esquerda do rio Zaire – fronteira norte de Angola. (Fig. 5)



Fig. 5 – Portal “rupreste” da “Lingua Portuguesa” – Rocha de Ielala

Ielala é lugar ermo histórico. Ali chegaram os navios d’el Rei D. João II, sob o comando de Diogo Cão (1485), em busca e descobrimento da rota da *especiaria*. Antídoto desejado, contra a “crise” material (económica) e moral (governativa), herdada do reinado anterior (D. Afonso V). “Crise” diagnosticada e, de imediato, tratada pelo Príncipe Perfeito (1481).

Terapia radical joanina que, em um **pronto**, transformou a Nação indigente, até então, tornando-a valente. E de pobre Povo,... D. João II, fez *Herói do mar*.

Predicado indómito perpetuado em *notícia* de Álvaro Velho do Barreiro, desde “... *Ocidental praia Lusitana*” (8.Jul.1497) ao confim do *Mare Indicu*.

Derrota *mater* da viagem do Gama (1497-1499).

9. O precursor do jornalismo noticioso

Desconhecendo documento anterior similar, considero o Ms. 804/BPMP e o seu autor presuntivo, Álvaro Velho do Barreiro, a matriz e o precursor do jornalismo noticioso, moderno e universal.

Não pela aparência estilística, mas pela essência literária.

E ainda menos o considero pelo suporte físico atual: impresso ou eletrónico. Hoje em dia designado por: Imprensa, Rádio, Televisão. As galáxias de Gutenberg e Hertz,

que reduziram o habitat terrestre a uma aldeia (Mc Luhan) e o Universo a um instante estonteante: 300.000 Km/seg. – velocidade da luz.

Na generalidade, galáxias, ditas de *mass media*. Meio subliminar de massificação do cérebro humano, e condicionamento dos reflexos da Humanidade ao poder das trevas, sem rosto e nem rasto.

Ao invés, o referido Ms. Álvaro Velho do Barreiro é o embrião quatrocentista da comunicação humana, isenta e intemporal. Suscetível de matematizar e interpretar, *a posteriori*.

Assim fez Pedro Nunes, sobre “*Novas terras, novos mares e o que mais he: novo ceo e novas estrelas*” (sic – séc. XVI).

E, também, assim procedeu Camões em *Os Lusíadas*: a semiologia poética do séc. XVI, do referido códice quatrocentista.

Cientificação nuneana e poetização camoneana da mundividência, claramente vista, e da mundivivência intimamente compartilhada pelo *Velho*, ... marinheiro-letrado. O autor da notícia prima.

10. Notícia prima

A primeira notícia do Ms. Álvaro Velho do Barreiro é precisa e concisa. Ei-la: “*Na era de 1497 [quando] mandou el-rei D. Manuel, o primeiro deste nome em Portugal [quem], a descobrir quatro navios, os quais iam em busca da especiaria [o que]. Partimos do Restelo [onde – Ocidental praia Lusitana] um sábado [que] eram oito dias do mez de Julho da dita era de 1497*” (sic).

Missão transoceânica, meramente económica. Diz a notícia e infere-o o pragmatismo manuelino. A economia marítima, derivada do comércio de além-mar. Atividade de antanho (julgo!), ainda não quantificada, à luz do positivismo e do imperialismo dos factos concretos.

Ferramentas indispensáveis ao historiador e investigador da **História Ciência** (pós-primeira metade do séc. XIX), sucessora da **História Crónica**, comum.

11. Pragmatismo marítimo noticiado

A noticiada viagem do Gama foi a *mater* do comércio marítimo transoceânico.

Empreendimento económico através do mar sem-fim, concebido por

D. João II (<1496) e ordenado por D. Manuel I (1497).

Pragmatismo, não evangelizador de terreno alheio a golpe de espada acerada. Como a utopia henriquina, soçobrada no norte de África. *Sonho do Infante* (D. Henrique) transformado em luto nacional e tragédia cristã (Tânger – 1437).

A relativa evangelização além-mar português só começou no reinado do Piedoso, rei D. João III (1521), após a chegada a Goa do missionário hispânico Francisco Xavier (1542).

Expansão religiosa ultramarina, quando a impiedosa e implacável Inquisição atemorizava o Reino, sob a doutrina intolerante, dura e cruel de Tomás Torquemada: compatriota de Francisco Xavier e Inácio de Loyola.

Ora, mais de milénio e meio antes da ação evangelizadora de Francisco Xavier em Goa, na Índia, já existiam cristãos. A comunidade devota de São Tomé; o verdadeiro e único apóstolo no Oriente nos primórdios do cristianismo (séc. I).

Daí, D. Manuel I atribuir o orago São Tomé à capela do palácio real, logo após o regresso dos navios do Gama, plenos de *especiaria* da Índia Alta (1499).

Séculos depois (1755), por insondável hagiologia, o orago São Tomé deu lugar ao de São Roque – capela atual, guarda sacra da Academia de Marinha.

Assim, parafraseando o Poeta, ousou dizer: “*Mudou-se o tempo manuelino da especiaria do Oriente, criou-se o templo pombalino da doçaria do Ocidente (Brasil)*”, após o terramoto de Lisboa (1755).

12. Liberdade religiosa

Notícia

O Ms. Álvaro Velho do Barreiro noticia (Fl. 20): “*E um sábado que foram a dez dias do mez de Março [de 1498] viemos pousar uma ilha, para que ao domingo dissessem missa e se confessassem e comungassem os que quisessem*”.

Lead

Quem – marinheiros portugueses.

Que – se confessaram e comungaram, quem quisesse.

Onde – uma ilha, defronte da angra de Moçambique.

Quando – sábado, 10 de Março de 1498.

Inferência

A notícia revela a tolerância religiosa portuguesa.

Liberdade a/teísta ainda em curso na época (séc. XV) e nos navios sob o comando inflexível de Vasco da Gama.

Então, cavaleiro e comendador da Ordem de Santiago – instituição militar-monástica.

Notícia conducente a duas reflexões: a da missão naval do Gama não ser evangelizar o Outro; mas, taxativamente, *descobrir e buscar a especiaria* em território não cristão.

Missão naval-comercial, cumprida integralmente por Vasco da Gama e seus pares.

Talvez o maior feito náutico da História da Humanidade (segundo Arnold Toynbee), desde a partida *em leste*; a origem do decorrente comércio marítimo inter-hemisféricos oceânicos (NS/WE).

13. Em leste

Notícia

“*E uma quinta-feira, que eram três de Agosto [1497], partimos em leste*” - da ilha de Santiago (Arq. Cabo Verde).

Lead

Onde – ilha de Santiago.

Que – partiram *em leste*.

Quem – marinheiros portugueses.

Quando – 3 de Agosto de 1497.

Inferência

“*Partimos em leste*” é expressão literária ambígua.

Sugere interpretação náutica e, também, intencionalidade económica.

No caso em análise, ação e intencionalidade coincidentes.

Entre o eventual rumo dos navios do Gama, *em leste*, relativo ao meridiano (Pn/Ps) do ponto de partida (ilha de Santiago, 14° 55’N/23° 31’W), e/ou afim ao meridiano do pretendido ponto de transição entre o Atlântico e o Índico (cabo da Boa Esperança, 34° 21’S/18° 31’E), circum-navegando *em leste*, a *descobrir* e *buscar* a almejada *especiaria*: essência da notícia seguinte.

14. Achado e descoberto

Notícia

“*Uma quarta-feira, que foram vinte e nove dias... de Agosto [de 1498], visto como já tínhamos achado e descoberto o que vínhamos buscar, assim de especiaria como [ainda] de pedras preciosas, ... houve por conselho o capitão-mor [Vasco da Gama] com os outros capitães [Paulo da Gama, irmão mais velho de Vasco da Gama, e Nicolau Coelho] de nos partirmos*”.

“*E logo fizemos as velas e nos partimos caminho de Portugal*” (sic. Ms. cit.fls. 63).

Lead

Que – torna-viagem, Índia-Portugal

Quem – tripulação do Gama

Quando – quarta-feira, 29 de Agosto de 1498

Onde – Calecute

Inferência

O Ms. Álvaro Velho do Barreiro noticia o início e o objetivo da viagem de Vasco da Gama em 8 de Julho de 1497, do Restelo, em *busca e descobrimento da especiaria*.

Missão comercial-marítima cumprida, logo começou a torna-viagem Calecute-Lisboa. **Feito e efeito** ímpares na História da Humanidade, noticiados a 29 de Agosto de 1498.

Então, Calecute era uma cidade majestática na Índia Alta (Fig. 6).



Fig. 6 – Calecute

Ali, Vasco da Gama e alguns dos seus comandados mais dignos, incluindo o repórter da missão, foram recebidos com magnificência pelo soberano local (Fig. 7).



Fig. 7 – Imaginário iconográfico do histórico **encontro de Vasco da Gama com o samorim de Calecute**. Entre aquelas personagens também podemos imaginar o retrato *referente* a Álvaro Velho do Barreiro – que, em termos semiológicos, corresponde ao *referido* repórter da História, logicamente situado no seio do acontecimento.

(Quadro de José Velloso Salgado – Sociedade de Geografia de Lisboa).

Encontro e momento (28 de Maio de 1498) da mudança de mentalidades. A do comércio marítimo Oriente/Ocidente, tradicional para inovador. Inovação de que a viagem interoceânica realizada e noticiada por portugueses, no alvor da Idade Moderna (séc. XV), foi a charneira franca da mobilidade, material e mental, dos humanos pós-Idade Média (>séc. XV).

15. Primitiva rota da especiaria

Notícia

“Desta terra de Calecute que é chamada Índia Alta, vai a especiaria que se come em poente, e levante e em Portugal, e... em todas as províncias do Mundo” (Figs. 8 e 9).

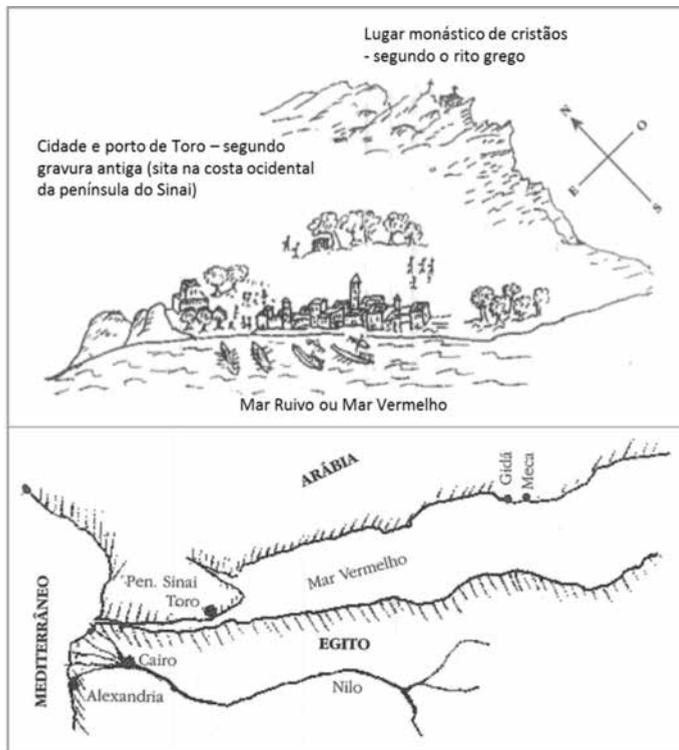


Fig. 8 – Territórios confinantes com o Mar Vermelho: Arábia, Egito, e localização das cidades de Toro, Gidá, Meca, Cairo e Alexandria – referidas no *Jornal noticioso* de Álvaro Velho do Barreiro.

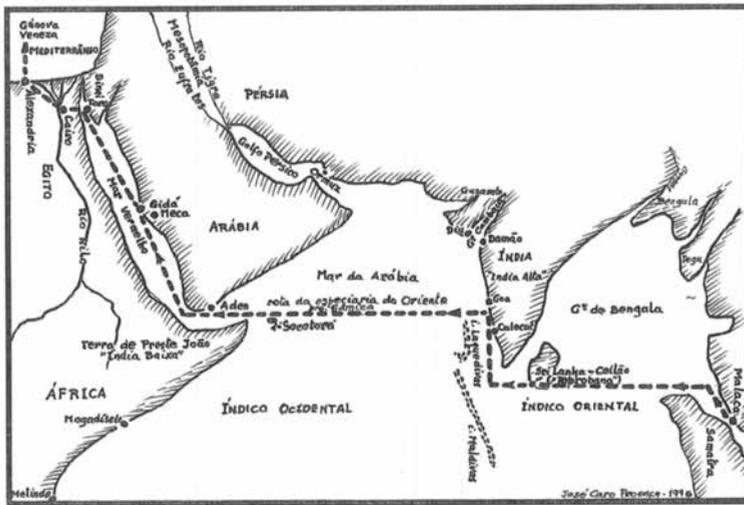


Fig. 9 – Rota da *especiaria do Oriente*, pré gâmica (Mar Índico – Mar Vermelho) – segundo o *Jornal noticioso* de Álvaro Velho do Barreiro.

“Assim mesmo... em esta cidade [Calcuta] há de sua própria colheça” [colheita] esta especiaria que se segue: “muito gengibre e pimenta e canela, posto que não é tão fina como é a de uma ilha que se chama Ceilão [a lendária Taprobana, hoje em dia chamada Sri Lanka], a qual está de Calcuta oito jornadas. Toda esta canela vem ter a esta cidade de Calcuta”.

“E há uma ilha [... continua a notícia de Álvaro Velho], que se chama Malaca, de onde vem o cravo a esta cidade [de Calcuta]. Aqui carregam as naus de Meca a **especiaria** e a levam a uma cidade que está em Meca que se chama Judea e põem desta ilha [Malaca] a cinquenta dias de vento à popa, que as naus desta terra não andam pela bolina [através do Índico e mar da Arábia], e ali [em Judea] descarregam e pagam... ao Grão Suldão seu direito”.

“E dali [diz a notícia] a tornam a carregar em naus mais pequenas e a levam pelo mar Ruivo [mar Vermelho] a um lugar que está junto com Santa Catarina do Monte Sinai, que se chama Tuur, e também aqui pagam [mais] outro direito. Aqui carregam os mercadores esta **especiaria** em camelos alugados a quatro cruzados cada em dez dias, e aqui pagam [mais] outro direito. E neste caminho para o Cairo muitas vezes os salteiam os ladrões que há nesta terra, os quais são alarves e outros. Aqui tornam a carregar outra vez em umas naus que andam em um rio, que se chama Nilo, que vem da terra de Preste João das Índias Baixas”, [Abissínia, África].

“E [as ditas naus] vão por este rio dois dias até que chegam a um lugar que se chama Roxete e aqui pagam [mais] outro direito. E tornam outra vez a carregar com camelos e a levam em uma jornada a uma cidade que se chama Alexandria a qual é porto de mar”, [Mediterrâneo].

“A esta cidade de Alexandria vêm as galés de Veneza e de Génova buscar esta **especiaria** [da Índia Alta], da qual se acha que há o Grão Suldão de direito seiscentos mil cruzados, dos quais dá em cada um ano a um rei, que se chama Cidadim, cem [cruzados] por que faça guerra ao Preste João”, [lendário príncipe cristão].

“Este nome de Grão Suldão compra-se por dinheiro que não há-de ficar [transitar] de pai para filho”, (Ms. 804-BPMP, fls. 64/65/66).

Lead

Que – comércio e rota da **especiaria**

Onde – Índia Alta

Quem – noticiou: Álvaro Velho do Barreiro

Quando – 30 de Agosto de 1498

Inferência

A **notícia** quatrocentista do comércio e rota da **especiaria**, entre a Índia Alta e todas as províncias do Mundo, ainda hoje é nova novidade (julgo!).

Desconheço qualquer análise ou abordagem, do domínio público, afim ao comércio marítimo da **especiaria** do Oriente, na Idade Média. Na atualidade, especiaria chamada de crude: a especiaria mineral afim a essas longitudes orientais, altamente disputada e cotada nas principais praças comerciais do Ocidente.

Daí a relevância do pioneiro **feito** e **efeito** português, no final do séc. XV, a que acrescento o suplemento noticioso de Álvaro Velho do Barreiro, referente à natureza e preço da **especiaria** da Índia Alta, re/exportada de Alexandria e Veneza.

- Um quintal de *canela* vale vinte e cinco cruzados.
- Um quintal de *cravo* vale vinte cruzados.
- Um quintal de *pimenta* vale quinze cruzados.
- Um quintal de *gingibre* vale onze cruzados.
- Um quintal de *noz-moscada* vale dezasseis cruzados.
- Um quintal de [pau] *brasil* vale dez cruzados.
- Um quintal de *laca* vale vinte e cinco cruzados.
- Um quintal de *ruibarbo* vale doze cruzados.
- Um quintal de *almíscar* vale um cruzado.
- Um quintal de *pau aloés* vale dois cruzados.
- Um quintal de *benjoin* vale um cruzado.
- Um quintal de *incenso* vale dois cruzados.

Comparando o preço de onze cruzados por quintal, de *gingibre* re/exportado de Alexandria para Génova e/ou Veneza, com o custo de *um bar* – que tinha vinte e cinco

quintais de *gingibre* – no entreposto de Calecute, temos (já!) escassa noção do encarecimento do produto então comercializado num circuito complexo.

No mínimo, vinte e cinco vezes mais oneroso, (só!) entre Calecute e Alexandria. Número hipertrofiado pelo frete mediterrânico: Alexandria – Génova/Veneza.

Portanto, uma economia transitória problemática e cara.

Todavia, muito lucrativa, nos empórios de Génova e Veneza. Cidades hegemónicas do comércio marítimo na Idade Média.

Talassocracia mediterrânica ainda vigente no momento da *notícia* decorrente (1498). Mas, logo soçobrada pelo *feito* e *efeito* da reiteração sintética seguinte:

16. Reiteração sintética conclusiva

- Não há feito sem efeito, noticiados; por absurda perda total de energia e secretismo absoluto.
- O primeiro *feito* náutico conhecido na História da Humanidade, foi a viagem quatrocentista dos portugueses à Índia, sob o comando de Vasco da Gama, pelo *efeito* desejado (séc. XV).
- Feito gâmico quatrocentista (1497 – 1499) precedente do “efeito” cabralino: o “achamento” do Brasil. Topónimo, este, afim “pau-brasil” substituído do topónimo inicial “Vera Cruz” (1500). Mudança imediata e definitiva desde o reinado de D. Manuel I. De certeza moral conotada com comércio marítimo da escarlate especiaria (“pau-brasil”).
- Ou seja, o positivismo económico português (>1500) sobrepõe-se ao impulso cristão de primeiro momento. Prova evidente do comércio marítimo de além mar ser a *omnia causa*, gizado por D. João II (>1474), e continuado por D. Manuel I (>1495), e não a da decantada evangelização do outro em território antípoda ao da, cristã, “...*Ocidental praia Lusitana*”.
- Retomando: o “feito” de Vasco da Gama (1497-1499) foi a essência do “efeito” económico noticiado *in loco* por Álvaro Velho do Barreiro (Ms. 804, BPMP)
- *Efeito* económico noticiado *in loco* por Álvaro Velho do Barreiro
- (Ms. 804, BPMP).
- Compósito literário-marítimo, poetizado por Luís de Camões *in Os Lusíadas* (1572).
- Antes, ... na Antiguidade e na Idade Média, teria havido incursões e expedições marítimas várias.
- Lendárias, secretas e sincréticas; sem efeito matematizável e equacionável.
- Desde a Odisseia de Ulisses à aventura de Colombo.
- Aliás, a decantada viagem de Colombo (1492) é um aporismo marítimo-geodésico do Tratado de Tordesilhas (T.T.).

- Aporismo histórico, nascido do sincrético achamento das Índias Ocidentais por Cristóvão Colombo, o Tratado de Tordesilhas, é um paradigma confuso; à luz da Matemática e da Geodesia.
- O universalizado apartamento da raia (Pn/Ps) de 370 léguas a poente de Cabo Verde é uma premissa *sem pés nem cabeça* – usando expressão atribuída a D. João II, um dos signatários do T.T., sob bula papal: *Inter Caetera*, de Alexandre VI (1493/1494).
- Corpus diplomático decapitado: do ponto de referência insular e do referente número de léguas por um grau (1°) terrestre.
- Lacunas de problema (T.T.) irresolúvel.
- Na época (1494), os navegadores portugueses e castelhanos usavam módulos geodésico-marítimos díspares.
- Porém, nenhum considerado padrão universal.
- O navegador português Bartolomeu Dias utilizava o referente: 16 léguas e 2/3 da légua por cada um (1°) grau terrestre. Módulo náutico-geodésico próximo da estimativa do perímetro do globo terrestre, helénico-egípcio: c. 40.000 Km, na atualidade.
- Mas, Cristóvão Colombo, quando ao serviço de Castela (1490), aplicava o módulo náutico de 14 léguas por cada grau (1°) terrestre; redutora do perímetro da Terra, c. 960 Léguas Valor equivalente c. 8000 Km menos do que o perímetro equatorial do globo terrestre – pura ignorância de Cristóvão Colombo sobre a existência de um grande continente (América) e de um vasto oceano (Pacífico) a Oeste do Atlântico. Exemplo mínimo da necessidade da Matemática no ensino superior de História, baseada no positivismo ou imperialismo dos factos mensuráveis e ponderáveis se bem entendo. Matriz colombiana, talvez, ainda inspirado pela geografia ptolomaica e estimativa possidónia; redutoras do perímetro da Terra, c. 960 léguas.
- Por isso, *o genovês*, via a Índia Alta já ali!... bem defronte de Lisboa.
- Utopia, mantida até morrer (1506), mas logo rejeitada frontalmente por D. João II: a fantasia colombiana de achar o caminho marítimo para a Índia, aprofundando a oeste da “Ocidental praia Lusitana”.
- A política atlântica joanina (>1474) era pragmática. Não à ventura.
- Clarivisão de Príncipe Perfeito, visando o comércio marítimo, gerador de riqueza nacional e independência do Reino.
- Tal começou com o *ouro sudanês*, transportado em naus, entre São Jorge da Mina e Lisboa (Fig. 10).



Fig. 10 – Volta da Mina

- Derrota direta, singrando pelo longínquo oeste (W) do Atlântico Norte.
- Espaço oceânico vastíssimo, do domínio exclusivo português; pelo engenho e arte de o navegar, aproveitando os ventos dominantes e as correntes marítimas constantes – posteriormente chamadas de *forças de Coriolis*.
- Determinismo eólico e hidrológico, circulatório, panatlântico (Fig.11).

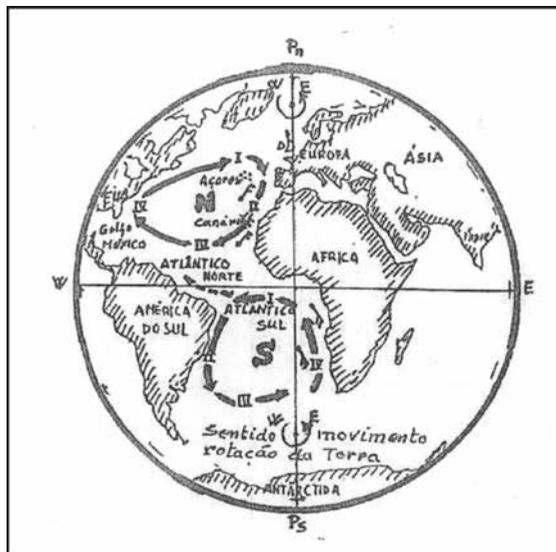


Fig. 11 – *Forças de Coriolis*, no Atlântico

- I – Sentido direto (rotação dos ponteiros do relógio), a norte do equador.
 II – Sentido retrógrado (oposto à rotação dos ponteiros do relógio), a sul do equador.

- Invento subtil português, a Volta da Mina pôs em xeque-mate o princípio de Pitágoras.
- Em termos de navegação marítima (e também aérea), a mais curta distância entre dois pontos (ou portos) deixou de ser a derrota direta, de um só rumo, pela rosa da agulha (magnética).
- Passou a ser (1480) a viagem mais económica. Em termos de espacialização do tempo navegado ou de temporalização do espaço marítimo singrado, entre São Jorge da Mina (golfo da Guiné) e Lisboa (Portugal), no caso em apreço; depois generalizado.
- Conceito (r) evolucionário, anti-pitagórico, a Volta da Mina foi o banco de ensaio da subsequente volta pelo oeste (W) do Atlântico austral, em demanda da Índia, pela derrota do cabo de Boa Esperança (1497).
- Caminho geodésico mais extenso do que, o da Antiguidade, inter Veneza / Génova – Índia Alta. Porém mais útil; económico, eficaz e eficiente (3 eee).
- De certeza moral, a volta pelo oeste (W) longínquo do Atlântico, a norte e a sul do equador, é obra náutica d’*O Homem do Leme* predestinado: Pero de Alenquer. O piloto-mor do Reino, das frotas de Bartolomeu Dias (1487-1488) e de Vasco da Gama (1497-1498).
- Engenho e arte de navegar pela volta do mar sem-fim, ainda atual e atuante; suscetível de matematizar por hipotético Einstein, aplicando a fórmula da Relatividade transoceânica:

$$E=m.v^2$$

E= economia – comércio marítimo

m= produto útil, transportado

v²= velocidade ótima do navio

- Conceito meu, imaginário, aplicável à volta da Mina e sua simétrica, pelo sudoeste (SW) do Atlântico, em demanda do cabo de Boa Esperança; o interface marítimo da almejada rota da especiaria do Oriente.
- Antídoto ainda mais eficiente e eficaz do que o **ouro sudanês**. O primeiro remédio contra a crise nacional inicial (1480).
- Crise, económica e moral, vencida rápida e definitivamente com o comércio da especiaria trans-hemisférios oceânicos: Índico/Atlântico - E<->W/N<->S.
- Atividade transatlântica que, num ápice, fez de Portugal (talvez!) o país mais rico e a potência marítima mais poderosa do mundo, durante a primeira metade do século XVI.
- Predicado gerado sob o lema “Pela Lei e Pela Grei”, e pelo signo de pelicano (o Rei, D. João II) debicando a carne do (seu) peito, para alimentar as crias (o Povo), conforme Fig. 12.



Fig. 12 – Símbolo e Lema pessoais de Dom João II

- Signo significante de Príncipe Perfeito; estadista de eleição – vs político de ocasião.
- O estadista, D. João II, universalizou Portugal, mediante a rede de estradas marítimas interoceânicas – geocentradas na “Ocidental praia Lusitana”; e, também, dignificou os Portugueses, como povo soberano do seu destino – nobre e próspero.
- Ao invés, o político de ocasião só pensa em si e no seu partido – para próxima r/eleição. Vírus do estado comatoso português atual (séc. XXI). Réplica da avoenga *crise* de antanho (séc. XV).
- Portanto, (*crise* atual), suscetível de vencer, ... de curar.
- Com desejada e necessária clarividência e determinação de um Príncipe Perfeito contemporâneo; e o avatar da Grei, ...em indómito Povo.
- No descobrimento de uma nova especiaria Nova; material e mental (séc. XXI).

- Ação que as altas luzes da nobilitante Academia de Marinha, podem (e devem!) nortear.
- Com rumo certo.
- Pela *rosa-dos-ventos* do saber de ciência consciente e experiência proficiente feito.
- Predicados do desejado *Homem do Leme* do século XXI.
- Bem haja,... a quem agir nesse sentido patriótico. Contra a *crise* atual.
- O deslumbramento do eurocentrismo.
- Espécie de caverna sedutora de dinheiro alheio, fácil. Porém letal.
- Parábola contemporânea do encantamento ulisseano pelas sereias atuais, contra os procedentes dos egrégios:

*Heróis do mar ancestral,
Nobre povo avoengo,
Nação valente d'antanho.*

Desculpai-me, se errado!
Sem acinte!
Pelo futuro de Portugal e dos Portugueses.
Pelo futuro soberano, digno e próspero da Pátria ómnia que se deseja **resgatada**,
agora e sempre, de quaisquer ónus.

Obrigado! Muito obrigado!

INTRODUÇÃO AO CICLO “ACTIVIDADE OPERACIONAL DA MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA”

Comunicação apresentada pelo Comandante Naval,
vice-almirante José Monteiro Montenegro, em 1 de Outubro

Exmo. Senhor Presidente e Ilustres Académicos da Academia de Marinha;
Senhores Almirantes, prezados camaradas;
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Começo por afirmar que é um privilégio para o Comando Naval ter esta oportunidade para protagonizar nesta prestigiada Academia um ciclo de conferências sobre a sua atividade operacional recente mais marcante, designadamente a que foi realizada no âmbito das Forças Nacionais Destacadas. Agradeço pois penhorado o convite do seu Presidente, esperando que as comunicações correspondam às expectativas e sejam suficientemente elucidativas, e eventualmente complementadas no período de perguntas.

Com este objetivo serão feitas seis comunicações distribuídas por três sessões, uma hoje abordando a Operação *Manatim* e a participação na ISAF, outra no dia 8 dedicada à participação de um submarino na SNMG2 e à evolução da exploração de veículos submarinos autónomos e, por fim, dia 15 devotada ao recente comando nacional na Operação *Atalanta*. De forma simples, teremos os fuzileiros, os submarinos e mergulhadores e por último a atividade de superfície.

Esta minha introdução será curta, e enfatizo o adjectivo curta, pois o Sr. Presidente concedeu-me apenas 10 minutos, no máximo, e eu não gostaria de ouvir uma daquelas suas reprimendas enquanto meu professor na Escola Naval, quando de fúrias fechado lembrava aos cadetes atrasados que “*quem não pode chegar a horas, chega antes*”; pretendo com ela fazer apenas um enquadramento genérico do conjunto da atividade realizada e das circunstâncias envolventes, naturalmente muito marcadas pelo contexto orçamental vigente.

Uma nota prévia para deixar uma palavra de reconhecimento aos demais setores da Marinha, sem cujo apoio teria sido muito mais difícil cumprir as tarefas do Comando Naval.

Uma segunda referência dirigida aos níveis de segurança que têm marcado a atividade operacional, não havendo registo de acidentes ou incidentes significativos, pese embora o aumento de alguns fatores de risco, nomeadamente pela redução das oportunidades de treino, pelas dificuldades em satisfazer os requisitos da manutenção preventiva e pelo contínuo envelhecimento de alguns meios. Nesta vertente bastará dizer que a idade média por classe de navios é de cerca de 30 anos.

Os meus comentários desenvolver-se-ão em ordem às três funções plasmadas na doutrina da Marinha, a Defesa e Apoio à Política Externa, a Segurança e Autoridade do Estado no mar, e a contribuição para o Desenvolvimento Económico, Científico e Cultural.

Na função de Defesa Militar e Apoio à Política Externa, a abordar nas comunicações deste ciclo, sobressaem as participações na Operação *Atalanta* de combate à pirataria no Corno de África, este ano de novo com comando português, e o empenhamento do Corpo de Fuzileiros no Afeganistão, em que a tónica foi uma vez mais o reconhecimento internacional pela qualidade das nossas guarnições e o elevado nível de preparação e o desempenho do pessoal fuzileiro.

A Operação *Manatim* em 2012 é um outro marco a referir, nele relevando, a nível da Marinha, a capacidade demonstrada para, em menos de 48 horas, colocar uma força naval no mar, reforçada com elementos e unidades de fuzileiros e de mergulhadores, deslocando-a para uma área de operações a milhares de milhas de distância, e pronta a cumprir com a missão atribuída. Foi mais uma prova da cultura de missão da Marinha.

No âmbito da Segurança e Autoridade do Estado, o empenhamento da Esquadra teve algumas reduções significativas nestes últimos anos.

Se olharmos acriticamente para a estatística a conclusão imediatista é que estamos a conseguir fazer mais com muito menos. É verdade que melhorámos processos, refinámos procedimentos, desenvolvemos mais conhecimento e dessa forma aumentámos a eficiência. Mas que dizer do que não é traduzível em números? Que sequelas nos planos securitário, económico ou social emergirão no futuro em consequência de uma menor presença no mar? Basta pensar nos vários bancos de pesca espalhados pela nossa ZEE, cuja frequência de fiscalização é hoje reduzida.

Ainda assim, na Fiscalização Marítima, pese embora o decréscimo no número de fiscalizações, não houve variação significativa na detecção Presumíveis Infractores. Tal é devido ao contínuo aperfeiçoamento das capacidades instaladas e da exploração dos sistemas de informação disponíveis no Centro de Operações Marítimas (COMAR) e Postos dos Comandos de Zona, que permitem uma maior capacidade de direccionamento do esforço, mas também ao profissionalismo do pessoal dos navios mais antigos do dispositivo, corvetas, patrulhas e lanchas, que merece todo o meu respeito.

Na Busca e Salvamento Marítimo, os níveis de desempenho continuam a merecer o nosso orgulho. Com efeito, as taxas de eficácia do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo mantiveram-se em números muito prestigiantes no cotejo internacional, a que não é alheia a excelente coordenação que tem sido mantida com os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e com o Comando Operacional da Força Aérea.

O Corpo de Fuzileiros continuou a disponibilizar em permanência equipas de segurança para embarque nos navios oceânicos, para apoio à ANPC na vigilância e combate a Incêndios Florestais e situações de cheia, bem como para a vigilância e segurança a instalações, e, ainda, para apoio ao Instituto de Socorros a Náufragos no período balnear, o que representa uma taxa de esforço expressiva, equivalente a mais de 70 homens/dia durante todo o ano, isto num quadro de carência de pessoal.

Na função de apoio ao Desenvolvimento Económico, Científico e Cultural foram satisfeitas as solicitações da Secretaria de Estado do Mar para dar sequência a alguns projetos de dimensão nacional, em particular o da extensão da plataforma continental, que se for aprovado pelas Nações Unidas, nos conferirá uma área de soberania e jurisdição 40 vezes o território nacional. Muito provavelmente a sua exploração futura só será realizável através de parcerias internacionais, mas para as negociarmos justamente, precisamos primeiro de saber com rigor o que realmente lá existe.

Ainda no campo científico importa referir o envolvimento dos mergulhadores no desenvolvimento e operação de veículos autónomos submarinos, em colaboração com universidades nacionais e organismos estrangeiros, bem como o apoio ao desenvolvimento do projeto *BlueEye*, um sistema de sistemas essencial ao conhecimento situacional marítimo, desta feita em parceria com uma empresa nacional, constituindo um e outro dois bons exemplos da valia da contribuição da Marinha em projetos de I&D.

A nível cultural, protocolar e promocional, não posso deixar de referir a *Sagres* e o *Creoula*, que concitaram sobre si uma atenção inusitada mercê das comemorações dos seus 75 anos. A abertura á sociedade civil, empresarial e não só, e o brio que as suas guarnições evidenciaram, trouxe óbvios dividendos à imagem da Marinha e genuíno orgulho ao cidadão anónimo que os visitou.

No campo do treino e do aprontamento os níveis de atividade situaram-se abaixo do limiar desejável, sendo o declínio no número de horas de navegação efectuadas nos últimos anos bem ilustrativo disso mesmo.

Com efeito, apenas temos realizado um exercício anual a nível de Força Naval, com 5/6 dias de duração, o que é manifestamente escasso para satisfazer plenamente os padrões de prontidão.

Ainda assim, pelo que conseguimos ir fazendo, e o que fazemos é normalmente bem feito, pode gerar uma imagem de que, afinal, não estamos assim tão mal, porventura justificando, para os menos avisados, o acerto da contenção a que estamos sujeitos.

Assim não o é. Os espelhos apenas refletem a parte da realidade que se lhes apresenta, não conseguindo cobrir todos os ângulos dessa mesma realidade, escamoteando elementos fundamentais à percepção do todo. É o caso dos escorregamentos dos planos de manutenção, da erosão do aprovisionamento de sobressalentes, das restrições nas taxas de navegação, ou da já referida redução das atividades de treino.

O que é bem real é a qualidade dos nossos marinheiros, que em nada desmerecem dos melhores. São o nosso grande activo. Bem conduzidos, os militares portugueses são de uma entrega e de uma generosidade inigualáveis, provando-o sempre que chamados a cumprir o seu dever e, bem assim, pela atitude responsável que têm assumido nestes tempos conturbados e propícios ao aventureirismo.

A falta de pessoal, apesar da prioridade concedida ao setor operacional é manifesta. É certo que estamos cá para tudo fazer, mas também não é menos certo que os objetivos do Estado e as expectativas da nação só serão realizáveis na plenitude, se nos forem proporcionadas as condições para tal. A aparência de que ainda assim tudo se vai fazendo é

propícia a tolher a percepção da realidade e a criar ilusões. O poder costuma ser simplis-
ticamente mensurado pelo produto da vontade pela capacidade. Pela vontade responde-
mos nós, pela capacidade responderá quem tem a responsabilidade por proporcioná-la.

Adaptando uma frase de Abraham Lincoln à atual situação da Marinha, particu-
larmente debilitada no seu orçamento para operação e manutenção, diria que: *“Pode-se
reduzir o treino e a manutenção a uma parte da Esquadra todo o tempo, e a toda a Esquadra
parte do tempo, mas não se pode reduzir o treino e a manutenção a toda a Esquadra todo o
tempo”*.

Termino com uma mensagem de fundada esperança. Sem mar não haverá um Por-
tugal soberano, mas porque há mar, haverá sempre Marinha para nele servir.

ENCERRAMENTO DO CICLO “ACTIVIDADE OPERACIONAL DA MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA”

Comunicação apresentada pelo Comandante Naval,
vice-almirante José Monteiro Montenegro, em 15 de Outubro

Senhor Presidente e Ilustres Académicos da Academia de Marinha,
Senhores Oficiais Gerais,
Prezados camaradas,
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Reza a doutrina militar que devemos planear de forma a estarmos prontos para responder ao pior e ao mais provável cenários; desta vez falhei; como não atendi a este princípio, excluí do pensamento efetuar uma síntese no final deste ciclo, do que fui entretanto lembrado pelo Sr. Almirante Matias (ao fim de 40 anos de o conhecer já deveria saber que nunca deixa nada ao acaso), tendo na curta introdução a que aqui proferi há três semanas incluído intempestivamente algumas reflexões conclusivas, pelo que as considerações de hoje deverão ser tomadas apenas como um complemento daquelas.

De qualquer forma, reitero a muita satisfação e o enorme privilégio que os conferencistas intervenientes sentiram por lhes ter sido dada esta oportunidade de divulgação das mais recentes e relevantes atividades operacionais que protagonizaram, salientando-se o fato de terem sido cobertos os três principais ambientes de atuação militar naval, o terrestre e anfíbio, o de sub-superfície e o de superfície, e a circunstância de terem sido conduzidas em contexto multinacional.

Como facilmente se infere das comunicações efetuadas, as missões foram cumpridas, e bem, como o testemunham os relatos formais recebidos de diversas instâncias internacionais, bem como as opiniões que me foram transmitidas pessoalmente pelos seus principais responsáveis. Em suma, o desempenho dos nossos militares prestigiou e dignificou a Marinha, as Forças Armadas Portuguesas e Portugal.

Pena é que estes sucessos e a importância de que se revestem para o país, não tenham a expressão mediática que mereciam, não por questão de uma vaidade ou protagonismo, mas porque importa que os cidadãos saibam do que os seus militares são capazes, e que neles se revejam com orgulho enquanto defensores e praticantes dos princípios e valores em que se fundam a unidade e identidade nacionais e enquanto agentes contribuintes para a segurança e paz mundiais. Foi o que procurámos com este ciclo, fazer a crónica do que está bem, sem alardes, sem a tentação do deslumbramento, mas apenas com a tranquilidade de consciência de quem sabe que cumpriu a sua parte, legitimando a expectativa de que outros cumpram com a sua.

Muitas outras atividades ficaram por relatar, desde as relacionadas com o estudo e conhecimento do mar nos campos da hidrografia e oceanografia às dirigidas ao exercício da soberania e autoridade do estado, passando pela salvaguarda da vida humana e pela cooperação e parceria com outras instituições ligadas ao mar. O conhecimento acumulado ao longo de séculos, o saber e o saber fazer que sem favor nos é reconhecido dentro e fora de portas, são um alicerce seguro para que o futuro de Portugal possa ser construído com o contributo dos seus vastos recursos marítimos, assim haja a vontade de apostar na Marinha enquanto parceiro indispensável no uso do mar.

Os relatos das seis comunicações compreendidas neste ciclo de conferências, ainda que exaltantes pelos resultados alcançados, não retratam contudo a realidade do todo da atividade operacional. Já há três semanas aqui apresentei um gráfico com a redução do número de horas de navegação, salientei a fortíssima redução das atividades de treino e referi a proveta idade média dos nossos navios, ilustrando dessa forma a acentuada tendência de declínio nas nossas capacidades e prontidão. A estes elementos posso acrescentar que fruto das reduções orçamentais há unidades da Esquadra que não docam há mais de 7 anos, que deixámos de ter manutenção planeada, que as reparações por condição não asseguram padrões de fiabilidade satisfatórios, que as taxas de navegação das unidades do dispositivo foram reduzidas para valores pouco aceitáveis à eficácia do cumprimento das missões, que as prateleiras de sobressalentes estão cada vez mais exauridas, que há sistemas de bordo que entraram já na obsolescência logística e combatente, que o equipamento dos fuzileiros carece de renovação, e que a redução dos efetivos está a impor sacrifícios ao pessoal que não são sustentáveis no tempo. A estes fatores acresce também a erosão da capacidade nacional na área da construção e reparação naval, tornando-nos ainda mais reféns do exterior por perda de autonomia.

O problema não é só de hoje, já vem de alguns bons anos atrás. Com efeito, com o fim do Império e com a integração europeia, Portugal alheou-se da sua realidade geográfica, esqueceu-se, talvez porque nunca o tenha formalizado, de que o seu secular conceito estratégico nacional assentou sempre no mar, abdicando da sua matriz cultural e económica de nação marítima. Tal levou à perda da sua centralidade euro-atlântica e ao esvaziamento das suas indústrias primárias ligadas ao mar, em prol de uma aproximação continental e duma aposta no setor dos serviços, que acabaram por o tornar geograficamente mais periférico e negocialmente mais dependente.

Entretanto o mar adquiriu novas dimensões de extraordinário alcance por comparação com um passado que se circunscrevia à projeção do poder militar, ao tráfego de pessoas e bens e à exploração dos recursos piscícolas. Não cabe aqui explicitar a importância e variedade das inúmeras atividades ligadas ao mar, até porque pecaria por defeito face aos usos que hoje ainda não conseguimos antecipar. Porém, essas novas dimensões arrastaram consigo outros riscos e ameaças à segurança dos estados e das suas populações. É o caso do terrorismo, da pirataria marítima, da proliferação de armas de destruição massiva, do crime organizado transnacional, ou dos movimentos migratórios descontrolados. A estas que têm o mar como via, somam-se as ameaças que têm o mar como objeto, caracterizadas pelas atividades predatórias dos recursos existentes e pelas ações erosivas dos equilíbrios ecossistémicos dos oceanos.

Ou seja, estamos em claro contra ciclo entre os recursos disponíveis e o crescendo de desafios que o mar nos coloca. À comunidade operacional de hoje e de amanhã, como legítima herdeira de um passado de que nos orgulhamos, cabe o dever e a obrigação de dar continuidade ao espírito de bem servir em que fomos moldados, imbuídos, como sempre, da nossa proverbial cultura de missão. Como Comandante Naval, esta é a atitude que espero dos que de mim dependem. O meritório desempenho dos fuzileiros no Afeganistão, a prontidão evidenciada na Operação Manatim, a notabilidade com que integrámos os novos submarinos, a evolução operacional dos mergulhadores e o brilho havido no comando da Operação Atalanta, para referir apenas as atividades abordadas neste ciclo de conferências, são sobretudo expressões práticas dessa atitude e da valia dos homens e mulheres que nelas pontificaram.

Os recursos e as capacidades são as que nos forem atribuídas, com elas procuraremos fazer o possível, mas não se espere que façamos o impossível. Não questiono os sacrifícios de hoje, mas tal não pode tolher a ambição do futuro; reconheço as circunstâncias do presente, mas tal não pode ser pretexto para enevoar a visão fundada na razão. Conviria pois ir pensando em por trancas na porta, antes que a casa seja assaltada.

Agradecendo a todos quantos se disponibilizaram para nos acompanhar nesta excursão de três conferências, termino, não sem cair na tentação de citar alguém ilustre, fica sempre bem nestas ocasiões, ousando recorrer a Álvaro de Campos e Adriano Moreira, para concluir que "a imensidão imensa do mar imenso", reclama uma marinha que navegue orientada pelo "tempo longo dos princípios", ao mesmo tempo que rejeita uma marinha que derive ao sabor do "tempo breve das circunstâncias".

LA EXPLORACIÓN DEL PACÍFICO: UNA VISIÓN GENERAL

Comunicação apresentada pelo vice-almirante
José Maria Sevilla López, em 5 de Novembro

El descubrimiento del Océano Pacífico

Las explicaciones de Cristóbal Colón, en el Monasterio de palos de Moguer (Huelva), al padre franciscano Juan Pérez de Marchena, antiguo confesor de Isabel de Castilla, lograron que este remitiera una carta a la Reina Isabel cuya contestación se recibió al cabo de quince días. La protección de la Reina Isabel se concretó en la aprobación del proyecto y la dotación de 5.300 ducados para el armamento de tres buques, la *Pinta*, la *Niña* y la *Santa María*.

En el tercer viaje, el 25 de septiembre de 1502, Colón descubre el continente americano (costas de Honduras), y recibe a la altura de Veragua, las noticias vagas de la existencia del Océano Pacífico, que él clasifica como Mar Indico transgángético y de la existencia del riquísimo país de Ciguara.

En 1508, se cede Nueva Andalucía (desde el Golfo de Darién a Maracaibo en Venezuela) a Alonso de Ojeda y al mismo tiempo a Diego de Nicuesa, el país del istmo de América Central desde Honduras hasta el río Atrato que desemboca en el golfo de Darién.

El desastroso final de la expedición de Ojeda, y la arribada con naufragio de la del bachiller Martín Fernández de Enciso, que traía a Vasco Núñez de Balboa como polizón entre su gente, dio lugar a la formación, junto al río Darién, de la colonia Santa María la Antigua. Las pugnas de Balboa con Enciso y especialmente su comportamiento con Nicuesa, motivaron que Balboa se dirigiera a descubrir y poner al servicio del Rey, el mar y los países tan ricos que las noticias de los indios, situaban del otro lado de la tierra de Veragua. El 25 de septiembre de 1513, consiguió el objetivo.

Se cumplen por tanto, el 25 de septiembre de 2013, 500 años desde que Vasco Núñez de Balboa, el antiguo lugarteniente de Diego Colón, según el relato del cronista Francisco López de Gomara, desde una sierra “...*Miró hacia el mediodía, vio la mar, y en viéndola arrodillóse en tierra y alabó al Señor que le hacía tal merced. Llamó los compañeros, mostróles la mar y dixóles: Veis, allí amigos míos. Lo mucho que deseávamos*”. Lo bautizó como “Mar del Sur”.

Así comenzó la aventura, que a lo largo de los siglos del XVI al XX supuso la exploración y el conocimiento de los mares e islas que conforman lo que después en la expedición de Magallanes, sería llamado Océano Pacífico.

La contribución de España fue pionera y decisiva para conocer ese inmenso océano de 165 millones de kilómetros cuadrados con 1,3 millones de kilómetros cuadrados de tierra firme, de los cuales un 20% corresponde a Nueva Zelanda, un 70% a Nueva Guinea y el 10% restante a más de 20.000 islas. Su conocimiento costó numerosas vidas y caudales a marinos, comerciantes y viajeros que lo cruzaron a bordo de barcos, a veces muy pequeños y en unas singladuras extremadamente largas y peligrosas.

El viaje Magallanes-Elcano (1519-1522)

Fernando de Magallanes, natural de Oporto (Portugal), había participado bajo la autoridad del rey de Portugal en las conquistas de Quiloa, Mombasa y Malaca (1510) y conocía otras islas del Sudeste asiático, lo que le proporcionó mucha información sobre las islas Molucas, en Indonesia, adonde en 1511 habían arribado los portugueses.

Enemistado con el rey de Portugal, Manuel I, ofreció su lealtad y servicios a Carlos I de España, adoptando la nacionalidad española. Su tesis era que las Molucas estaban situadas dentro del área asignada a España por el Tratado de Tordesillas (1494) y que además, era posible encontrar un camino hasta estas islas distinto del que seguían los portugueses (navegando por el Cabo de Buena Esperanza), a través de un posible paso en América del Sur que comunicase el Océano Atlántico con el Océano Pacífico.

El resultado del viaje, iniciado en 1519 que duró 27 meses, a pesar de las penurias que pasaron, de la muerte de muchos expedicionarios, entre ellos la del protagonista, como consecuencia de una flecha envenenada en Cebú (Filipinas), resultó muy fructífero porque la venta de las especias – 533 quintales de clavo – que trajo la nao *Victoria*, único buque superviviente, pagó con exceso el coste de la expedición, y sobre todo, porque supuso el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, y con él, la apertura de una nueva ruta España-Molucas por el Pacífico.

Así mismo, se dio la primera vuelta al mundo por Juan Sebastián Elcano, sucesor de Magallanes, y se descubrieron numerosos archipiélagos: Gilbert, Marshall, Marianas o Ladrones, Velas, Limasaga (entre Mindanao y Cebú, Filipinas) y se estableció una colonia en la isla de Tidor en las Molucas.

Para las ciencias quedó definitivamente probada la forma esférica de la Terra, que en una ancha franja, por lo menos, había sido explorada en toda su circunferencia. Se descubrieron infinidad de otros puntos, mares, islas y continentes. La constricción del mundo se haría a partir de ese momento, no con fábulas, sino de acuerdo con la realidad geográfica basada en conceptos y en dimensiones de las aportaciones de los navegantes, sometiéndose a examen crítico todas las doctrinas geográficas y cosmográficas en boga desde hacía más de diez siglos.

Los intereses mercantiles, podían dar lugar a proyectos y especulaciones ramificados por toda la superficie de la tierra, saliendo del estrecho círculo en el que se movían hasta entonces.

Nació una nueva política, la colonial y un nuevo y vasto horizonte se abrió para los hombres de estado, los políticos y sus combinaciones.

Los mitos

Desde el siglo V antes de Cristo, es la India (Asia en general) el sitio de la Tierra más alejado del Occidente cristiano. Al estar en latitud sur, se imagina el mundo boca abajo y es el lugar idóneo para que se desarrollen las fantasías y las maravillas, lo prodigioso y lo extraordinario.

Es también donde por la exuberancia de su naturaleza, se dan los animales (el elefante, el cocodrilo, el rinoceronte,...) y los árboles (el banyan) más grandes, los productos más apreciados (oro, plata, piedras preciosas, las especies, etc.), así como los monstruos más inimaginables y espantosos tales como hormigas del tamaño de un perro, grifos alados, serpientes, etc., que custodian tesoros nunca vistos.

Allí es donde se dan cita todas las razas que el hombre puede imaginar, algunas amigables, otras muy terribles.

Allí es donde los europeos vuelcan sus miedos y fantasías, y a ese mundo fantástico y de miedos es a donde llega Colón en 1492, identificando las Antillas con las islas que ya aparecían en las cartas de su tiempo al este de Asia.

Antonio Pigafetta, lombardo, hombre de mediana cultura y aficionado a conversar, uno de los pocos supervivientes de la expedición de Magallanes, es uno de los más significativos ejemplos de la continuación y creación de los mitos, como consecuencia del choque emocional entre la tradición y la experiencia. Su obra inicialmente construida con las respuestas a sus preguntas que le dieron los dos pilotos de las Molucas, que condujeron la nao *Victoria* en el viaje de vuelta, alcanzó una gran difusión en toda Europa, y fue modificada, embellecida y pulida en las sucesivas presentaciones en las principales cortes italianas (Mantua, Venecia, Roma), hasta su dedicación final al Grande Maestro de la Orden de Malta.

Las amazonas

Pigafetta, según la información de dichos pilotos, sitúa las amazonas en “...una isla llamada *Acoloro* (probablemente Socotora) más acá de Java...”. Antes hablan sido situadas por Marco Polo, Ibn Batuta y Nicolo de Conti en las proximidades de Socotora y por Colón en la isla de Martininó en las Indias.

Hernán Cortés, que en buena parte gastó su fortuna en expediciones en su búsqueda, situó a las amazonas en el río de Ciguatán (1524), al NW de Nueva España, y esta leyenda dio lugar a llamase a esa región California.

El nombre había aparecido en el primer lugar en 1496, en el libro *Las sergas de Esplandián*, quinto libro de la serie iniciada con el *Amadis de Gaula*, de García Rodríguez de Montalvo, donde se hablaba de la Reina Calafia monarca de la mítica isla California y reina de las Amazonas.

Los pigmeos

Aunque ya Marco Polo había manifestado que se trataba de monitos momificados, que depilados, se vendían por seres humanos diminutos en los mercados orientales, Pigafetta dice que según los pilotos de las Molucas cuando pasaron cerca de la isla de Cafí, le manifiestan que sus habitantes eran pigmeos.

Pigmeos, que añadía en la isla de Aruqueto “...*tienen las orejas tan largas como todo el cuerpo, de manera que cuando se acuestan, una sirve de colchón, y la otra de frazada...*” (*otoclinos*).

Otros monstruos

Pigafetta oyó hablar de la *garuda* o *ruji* “...*ave que pueda elevar un búfalo y hasta un elefante...*”, uniendo su existencia al árbol gigantesco donde moraba, llamado Puzathaer.

También habló de unas hojas animadas “...*si se les toca, se escapan, aunque no echan sangre cuando se las revienta...*” “...*pienso que se mantienen del aire...*”. Hoy día conocidas como los insectos *Phyllium orthoptera*.

Colón en 1493, había creído tener noticias de los cinocéfalos, hombres con cabeza de perro, a los que llamó caníbal (de can, perro), también oyó hablar de hombres con cola, sátiros.

Para España, el mundo ya no ofrecerá ningún misterio, y las creaciones de la fantasía y la ignorancia: las fábulas de monstruos humanos, de pueblos de gigantes, de amazonas, de pigmeos, hombres de orejas largas, etc., desaparecen. En los viajes del Pacífico, no vuelven a mencionarse ninguna rareza, y así Maximiliano Transilvano (1490-1538) en su *De Moluccis Insulis* manifiesta, “*todo lo que los antiguos acerca de esto dijeron se debe tener por cosa fabulosa y falsa...*”. Los monstruos marinos solo reaparecerán en el siglo XIX, con *Moby Dick*.

La cuestión de Las Molucas

El viaje de Magallanes supuso el impulso del comercio con las Molucas, y por parte de España, se tomaron dos medidas:

- a) En 1523 (un año después del regreso de Elcano), Carlos I, ordenó a Hernán Cortés, Virrey de Méjico, a continuar sus exploraciones en busca de un paso entre el Atlántico y el Pacífico por la parte de América Central y Norte de Méjico, que abreviaría grandemente el camino a las Tierras de las Especies, por el Estrecho de Magallanes.
- b) Carlos I permitió a todos los españoles, comerciantes o no, tomar parte en las expediciones a las Molucas.

La aparición para Portugal de un nuevo país competidor en el comercio de las especias y la existencia del tratado de la línea divisoria establecido en Tordesillas por el Papa, llevan a un intento de resolución de forma amistosa en 1524.

Se nombra una Junta internacional, compuesta al 50% por cada país, 6 juriscónsultos, 6 astrónomos y 6 pilotos, que se reúne inicialmente el 11 de abril de 1524, en el puente del río Caya entre Badajoz y Elvas, y posteriormente, y alternativamente, en las citadas plazas hasta el 31 de mayo, sin llegar a un resultado definitivo por falta de datos exactos que pudieran servir de base, y por las siguientes causas:

- a) No estaba bien fijado el punto (que era la isla más occidental de las de Cabo Verde), desde el cual deberían contarse hacia el oeste, las 370 leguas de la línea divisoria entre las posesiones portuguesas y las españolas.
- b) No podía conocerse todavía la longitud de un meridiano para calcular la prolongación de la línea divisoria por el hemisferio austral.
- c) No se sabía exactamente la medida del Ecuador. Por toda base se tenía un cálculo de Eratóstenes y otro algo diferente de un astrónomo árabe del siglo IX.
- d) La Junta no estaba siquiera de acuerdo sobre la magnitud de 1° del Ecuador, los españoles contaban 14 1/6 de legua y los portugueses 17 1/2 leguas. Las medidas de Colón y las de San Martín, el astrónomo de la expedición de Magallanes, no merecían confianza alguna, ya que el primero se había equivocado en 34° en la distancia entre la isla de Jamaica y España, y el segundo en 51,5° de menos en la distancia entre Sevilla y el Estrecho de Magallanes.

Admitiendo las longitudes portuguesas citadas, las Molucas tocaban a los portugueses quienes sostenían que la distancia entre estas islas y las de Cabo Verde era de 137°, mientras que si se adoptaban las españolas resultaban 183°. La diferencia de 46° fue contra la que se estrelló la tentativa de arreglo. (Hoy se sabe que ambos se equivocaron, los españoles en 30,5° de más, y los portugueses en 15,5° de menos.).

No disponiéndose en 1524 de medios para probarse el uno al otro, se disolvió la Junta sin resultado el 31 de mayo de 1524, y las dos naciones hicieron preparativos para extender sus dominios en las islas Molucas, con la firme decisión de sostenerse a todo trance en las islas de Tidore y Ternate, que tenían ocupadas.

Expedición de García Jofre de Loaysa

España organizó, una escuadra de 7 buques con 450 hombres, a las órdenes de García Jofre de Loaysa (o Loaisa) con Elcano como piloto mayor. Salieron el 24 de julio de 1524 de La Coruña.

A La Coruña, puerto profundo y seguro, a donde había sido trasladada la Casa de Contratación da la especiería de Sevilla, no solamente en atención a los buques de gran calado que necesitaba la travesía del Atlántico, sino también para recibir los cargamentos de especies en una plaza más próxima a los mercados del Noroeste de Europa, que Lisboa y Sevilla.

La flota de Loaysa fue perseguida por la desgracia. El 6 de abril de 1526 arribaron 4 de los 7 buques iniciales, al estrecho de Magallanes y el 25 de mayo alcanzaron el Océano Pacífico. El 1º de julio una gran tempestad dispersó los buques y cada uno tuvo que buscar por si solo el camino de las Molucas.

El más pequeño, *El Santiago* de 50 toneladas, al mando de Santiago de Guevara, al carecer de víveres por ir estos en la capitana, determinó navegar hacia el norte, como también había decidido Magallanes en su expedición. Favorecido por la corriente Antártida, llamada posteriormente de Humboldt, que se dirige hacia el norte, arribó sin percance el 25 de julio de 1526 al puerto de Tehuantepec (Méjico), después de haber podido estudiar las costas occidentales de toda América del Sur, contribuyendo en parte a las expediciones que poco después se hicieron al mando de Pizarro y Almagro.

De los otros 3 buques, solo 2 lograron atravesar el Océano Pacífico, el *Santa Maria de la Victoria* y el *Santa Maria del Parral*, al mando de Jorge Manrique de Nájera, que naufragaría posteriormente en la costa de Sangir (Indonesia). Solo uno de los buques arribó a las Molucas, después de haber reconocido una de las islas del Archipiélago de las Marshall. Loaysa murió el 30 de julio de 1526 y Sebastián Elcano el 4 de agosto, los supervivientes en número de sesenta y cinco llegaron el 1 de enero de 1527 a Tidor donde fueron recibidos como libertadores del pueblo, y donde se fortificaron en espera de auxilio, después de haber quedado su buque inutilizado y tras rechazar un ataque portugués.

Hernán Cortés envió desde Zihuatanejo (Méjico) el 31 de octubre de 1527, 3 buques con ciento diez hombres al mando de su primo Álvaro de Saavedra Cerón, pero solo uno consiguió llegar con 30 individuos el 30 de marzo de 1528, reducido refuerzo para los que en Tidor al mando de Fernando de la Torre esperaban ayuda.

El 30 de junio de 1528, se inició el regreso a Méjico para pedir auxilios a Hernán Cortés y conservar Tidor. Los dos intentos de tornaviaje que hizo Saavedra Cerón fracasaron, e incluso el mismo murió en el segundo tornaviaje en las proximidades de Hawai. Su tripulación por vientos contrarios y por carecer de provisiones, volvió a las Molucas. El buque fue capturado por los portugueses en octubre o diciembre de 1529. Los españoles que permanecían en Tidor fueron arrojados de allí y se retiraron a la isla de Halmahera, quedando de hecho los portugueses dueños de las Molucas.

El 22 de abril de 1529, se firmó el Tratado de Zaragoza con Portugal, colocando la línea divisoria de los límites del Tratado de Tordesillas 17º al este de las Molucas. Carlos I cedía todos los derechos españoles sobre las Molucas a Portugal por una indemnización

de 350.000 ducados. El citado convenio contenía una cláusula por la que la citada suma debería ser reintegrada en el caso de que se llegase a probar que las Molucas pertenecían legalmente a Portugal. Esta cláusula no se aplicó jamás.

Asimismo se estipuló en el Tratado de Zaragoza que ni los españoles ni los portugueses utilizarían bajo pena de muerte, las rutas del país contrario y que los portugueses no hostilizarían a los buques españoles que en su navegación por el Pacífico se extraviasen por ignorancia hasta las Molucas.

La Casa de Contratación de La Coruña se suprimió.

Los últimos españoles de las Molucas, en número de dieciséis, no pudieron regresar a España hasta 1536, y entre los 8 supervivientes que llegaron se encontraba Luis Vaez de Torres y el célebre piloto Andrés de Urdaneta, que en febrero de 1537 presentó al Rey en Valladolid una relación de su viaje.

Desde entonces quedaron los portugueses y hasta el siglo XVIII, en que los holandeses se lo arrebataron, dueños del comercio de las especias.

Las expediciones del siglo XVI a la costa del Pacífico del continente Suramericano

Pedrarias Dávila, gobernador de Castilla del Oro, inició un ciclo expedicionario que lograría reconocer la casi totalidad del istmo de Panamá. En 1516 envió a Hernán Ponce y Bartolomé Hurtado a explorar el litoral de Costa Rica y Nicaragua. El 17 de agosto de 1517 fundó la ciudad de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, punto de partida de numerosas expediciones hacia el Sur que revelarían el trazado de las costas Suramericanas de Pacífico.

Andrés Niño y Gil González Dávila (1522) descubrieron el Golfo de Fonseca.

Pascual de Andagoya, recorrió la costa colombiana hasta San Juan y recibió las primeras noticias sobre el imperio incaico. Regresó a Panamá enfermo y entregó el mando a Francisco Pizarro.

Francisco Pizarro en 1524 salió de Panamá con 112 hombres. Fracasó sin haber obtenido ningún botín y murieron varios soldados. En 1526 navegó con 2 buques por la costa ecuatorial y regresó en 1528. En 1532 inició la expedición de la conquista del Perú. En 18 de enero de 1535 fundó Lima e inició la conquista de las tierras situadas al Sur que fueron entregadas a Diego de Almagro como gobernador de Nuevo Toledo. Se descubrieron también las islas Galápagos.

Pedro Valdivia, conquistó Chile, aunque el primero en divisar sus costas había sido Santiago de Guevara, de la expedición de Loaysa (1525).

Durante la conquista de Chile y la fundación de Lima, el archipiélago de las Chonos, en el extremo meridional de Sudamérica.

La exploración del Océano pacífico en las Costas de América del Norte. El paso interoceánico Pacífico-Atlántico. California¹

El estrecho de Anian. Las costas de California

El 6 de junio de 1523 el emperador Carlos I, ordenó a Hernán Cortés, que buscara, por las costas Este y Oeste de América un posible legendario estrecho de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico, llamado el estrecho de Anian. Solo hasta 1532 no pudo realizarse la primera expedición por los sucesos de Las Molucas (1526, 1527, 1528) descritos. Cortés envió desde Acapulco, a Diego Hurtado de Mendoza con 2 naves y en dirección norte que descubrieron la isla Magdalena y las islas de las Tres Marías.

El 20 de octubre de 1533, Hernando de Grijalva y Diego de Becerra, con las naves *San Lázaro* y *Concepción*, arribaron hasta los 21° norte y descubrieron las islas de Santo Tomás y las de Revillagigedo, al sur de Baja California. Fortún Jiménez piloto mayor embarcado en la *San Lázaro* descubrió la actual bahía de La Paz, en la costa sur de la península de la Baja California.

En 1536 Hernán Cortés, mandó personalmente una nueva expedición para la búsqueda de un asentamiento en la bahía de La Paz en la Baja California. Regresó Hernán Cortés a Nueva España, y dejó a Francisco de Ulloa para formar el asentamiento, lo cual no consiguió. Posteriormente la expedición de Andrés de Tapia llegó, en una expedición posterior, hasta los 23°, rebasó el cabo San Lucas y alcanzó los 29° norte.

En 1536, llegó a Méjico el primer Virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, quien con las noticias de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, tesorero de la expedición de Pánfilo de Narváez, sobre las riquezas de la ciudad de Quivira y del Reino de las Siete Ciudades de Cibola, decidió enviar al franciscano fray Marcos de Niza para confirmarlo. Fray Marcos aseguró a su regreso haber visto Quivira y Cibola y sus inmensas riquezas, por lo que el Virrey envió en 1540 la expedición al mando de Francisco de Alarcón que recorrió la entrada del golfo de California y subió 85 leguas por el río Colorado.

La siguiente expedición enviada por el Virrey Mendoza, partió el 27 de junio de 1542 al mando de Juan Rodríguez Cabrillo, con los buques *Salvador* y *Victoria*. Navegó a lo largo de las costas occidentales de la Baja California hasta la latitud de 38° 41' norte, situando Puerto Concepción a la altura de San Francisco, cuya bahía no llegaron a descubrir. A la muerte de Cabrillo, como consecuencia de una complicación por la rotura de un brazo, tomó el mando su piloto, Bartolomé Ferrello, que viró de nuevo al rumbo norte y alcanzó 44° norte.

El virrey Marqués de Villamanrique, envió en 1584 a Francisco de Galí para establecer en la Alta California un puerto, que protegiera la derrota del galeón de Manila, ante la presencia de piratas ingleses. En 1587 mandó a Pedro de Unamuno en búsqueda de las míticas islas Rica de Oro y Rica de Plata, que no halló, pero sí la Bahía de San Lucas en California.

¹ *Exploraciones españolas del siglo XVII. El paso del noroeste*, de María Pilar San Pio (1992).

En 1588, se cita el viaje apócrifo de Lorenzo Ferrer Maldonado, que saliendo de Lisboa decía haber entrado en el estrecho del Labrador por los 60° norte, haber subido hasta los 75°, y bajando de latitud navegando hacia el oeste, había desembocado en latitud 60° en el Pacífico.

En 1592 se fecha el viaje de Juan de Fuca, el cual manifestó haber encontrado un estrecho entre los dos océanos.

En 1595, el Virrey Luis de Velasco, designó al piloto Sebastián Rodríguez Cermeño para la exploración de las costas occidentales del Pacífico Norte para proteger la ruta del galeón de Manila. Cermeño al regreso de su buque desde Manila, arribó en 42° norte de la costa de California y costeó con rumbo sur hasta Nayarit.

En 1596, Felipe II, ordenó continuar los descubrimientos en California. El Virrey Gaspar de Zúñiga, organizó una expedición al mando de Sebastián Vizcaíno, que con tres buques debía cartografiar² la costa de California entre los paralelos 22° y 42° norte. Llegaron hasta 43° norte y tuvieron grandes sufrimientos.

Las expediciones al Pacífico Occidental. Filipinas

Los españoles continuaron sus viajes a las Filipinas desde Méjico, a pesar de estar estas al Noroeste de las Molucas.

Hernando de Grijalva, entre 1536 y 1537, fue comisionado por cortés para explorar nuevas tierras e islas en el Pacífico después de haber cumplido la misión principal de conducir tropas de refuerzo en 2 buques al Perú para Francisco Pizarro. Tras morir en el viaje, fue sustituido por Esteban del Castillo. Descubrieron las islas de Quaroax y Meuncum y Bahía de Savaym (Nueva Guinea). Allí se estrellaron los buques contra las islas y los melanesios mataron a casi todas las tripulaciones. Los pocos supervivientes fueron libertados por el gobernador portugués de las Molucas.

Ruy López de Villalobos (1542-1546) fue nombrado al mando de 6 buques armados y pagados en una tercera parte por Antonio de Mendoza, Virrey de Méjico y dos terceras por Alvarado, Gobernador y Adelantado de Guatemala. Al morir Alvarado, Mendoza asumió la totalidad del coste.

Villalobos avistó en latitud 13,5°, “*un fuego, un resplandor grande*”, correspondiendo a los Bajos de Abrejos. El viento y la mar le impidieron reconocer la isla, de lo que se lamentó diciendo “...*esta isla de San Bartolomé dicen que es donde se llevó el tesoro a Salomón...*”. En noviembre de 1542 avistó las islas de Revillagigedo, las Carolinas, las Marshall y las Palau (en principio llamadas Islas de Arrecife). Llegó a Mindanao y permaneció allí un mes. Por primera vez se llamó a esas islas Las Filipinas en honor a Felipe II. Mandó a Bernardo de la Torre a Méjico el 26 de agosto de 1543, para informar de su descubrimiento, y este descubrió las islas de Bonin (de los Volcanes).

² Fernández de Navarrete encontró los planos levantados por la expedición, que le sorprendieron por su exactitud. Humboldt afirmó al respecto “*que nunca piloto alguno hizo trabajos más escrupulosos*”.

Los intentos fallidos de tornaviaje que protagonizaron algunos de sus capitanes como Alonso de Arellano e Iñigo Ortiz de Retes sirvieron, no obstante para nuevos descubrimientos españoles en el Pacífico. Ortiz de Retes en 1545, tomó posesión de Nueva Guinea, descubierta por Meneses en 1526, y de otras islas al norte de la misma.

Villalobos, que no pudo regresar a Méjico, se tuvo que entregar a los portugueses por no estar autorizado a regresar a España por la ruta India-África, bajo pena de muerte (Tratado de Zaragoza de 1529, con Portugal). Murió en Ambón y de su gente regresarían a España 144 individuos. En el camino de regreso en 1546, se encontraron en Ambón con el jesuita Francisco Javier, futuro santo, que les entregó tres cartas: una de recomendación cariñosa de los supervivientes, para los jesuitas de la Compañía de Jesús en Goa, otra para sus hermanos jesuitas en Europa y otra para el Papa. Los últimos españoles llegaron a España en 1548.

La colonización de las Filipinas. Miguel López de Legazpi y el descubrimiento del tornaviaje por Miguel de Urdaneta (1565)

A pesar de los malos resultados de la expedición de Villalobos, Felipe II, en 1559 dio orden al Virrey de Nueva España, Luis de Velasco, de armar una flota al mando de Miguel López de Legazpi, asunto que hasta en 1564 no estuvieron dispuestos los 4 buques, en los que embarcó también Miguel de Urdaneta, que habiendo ya participado en la expedición de Loaysa (1525), permaneció once años en la región de la Sonda. Urdaneta, que se había ordenado fraile agustino en 1552 y vivía retirado en un convento de Méjico, aceptó la invitación que se le ofrecía, y a la que se le agregaron 4 frailes más de su convento, para la propagación del cristianismo.

En su viaje a Filipinas uno de los buques, se separó por el mal tiempo y fue llevado hacia el norte más allá de los 40° de latitud, volviendo a Méjico y encontrando así casualmente la ruta del tornaviaje.

Legazpi se estableció en Cebú, y tras hábiles negociaciones, sus habitantes se pusieron bajo la protección de España. Posteriormente, regresó a Méjico para dar cuenta de su expedición. Al partir, calculó con su piloto Urdaneta, que en latitudes elevadas deberían de regir vientos como los del Atlántico, que le permitirían pasar de Asia a América, y se dirigió con rumbo NE hasta los 43° de latitud y tras ciento veintitrés días llegó sano y salvo a Méjico, el 30 de octubre de 1565.

Urdaneta llevó personalmente su relación del viaje a España y regresó a su convento de Méjico, donde murió el 3 de julio de 1568.

Legazpi fue enviado otra vez en agosto de 1567, con 2 buques y tropas desde Méjico a las Filipinas para defender las islas contra los portugueses que las reclamaban y decidió, en 1570, tras la frustrada tentativa del gobernador portugués de las Molucas, la conveniencia de establecer la capital en la isla de Luzón, más alejada de las Molucas que la isla de Cebú, construyendo una fortaleza en la desembocadura del Pasig donde se levanta la actual ciudad de Manila. Después pasó otra vez a Méjico en busca de refuerzos y en 1571 volvió a Manila con una flota más poderosa y el título de Adelantado, concedido

por Felipe II. Murió en 1572 y sus sucesores supieron conservar para España hasta 1898 la posesión de las Islas Filipinas.

El Galeón de Manila

Ocho años después de que Miguel de Urdaneta descubriera el tornaviaje (1565) comenzaba la línea marítima desde Filipinas a Méjico. El galeón de Manila, también conocido como la Nao de China, fue una línea regular de intercambios comerciales, sedas, porcelanas y trabajos manuales de China, por plata de Méjico, que unió a Filipinas con Méjico desde 1565 hasta que fue suprimido por las Cortes de Cádiz el 14 de septiembre de 1813. Ruta que se prolongaba, por tierra, desde Acapulco a Veracruz y finalmente por mar desde Veracruz a Sevilla, y en segundo lugar, desde Manila a China, Japón, Formosa, Las Molucas, Siam, Camboya, Malasia y las lejanas tierras de la India. El circuito, arrancaba y finalizaba en Sevilla, cruzaba el Atlántico y la Nueva España, se prolongaba por el Pacífico siguiendo el llamado camino de Asia y terminaba/se iniciaba en Manila.

Nueva Guinea. El Continente Austral, el País de Ofir, las islas de oro y plata o el mito de las minas del Rey Salomón

En la Biblia se recoge que el rey Salomón, en combinación con el rey Hiram de Tiro, partiendo del puerto de Asiongaber, envió buques a una región que se llamaba Ofir. Al cabo de 3 años regresó la expedición cargada de oro, plata, maderas preciosas, monos y pavos reales, con todo ello se construyó el segundo templo de Jerusalén, que posteriormente, en el 70 D.C., sería destruido por las legiones romanas, al mando de Tito.

Pero dónde estaba Ofir? En el siglo I D.C. los judíos apuntaron que podría encontrarse en la zona de la península de Malaca. Plinio dice en sus escritos: *“Más allá de la desembocadura del Indo están, creo, las islas de Crise y Argire (nombres que significan oro y plata). que abundan en metales, pues aunque algunos han dicho que consisten enteramente en oro y plata, se hace muy difícil creerlo”*. Estas ideas sobre su existencia fueron generalizadas por Solino, Pomponio Mela, Isidoro de Sevilla (siglo VI), y diversos autores durante los siglos VIII, XIII y XV. Esta teoría fue explorada por los portugueses, cuando se descubrieron yacimientos auríferos en la limítrofe isla de Sumatra y reintentado por los holandeses en 1635.

Durante la Edad Media se identificaron Ofir y Tarsis, con la leyenda de las playas en la India, cuya arena eran granos de oro puro, como había hablado Heródoto, defendidas por hormigas gigantes o gifos.

Ofir, se asocia a los tres Reyes Magos y posteriormente a una isla. En el atlas de Cresques (1375) figuran los tres Reyes Magos. Según las enseñanzas de Juan de Hildesheim en la Sorbona (siglo XIV), y el globo de Martín Behaim (1492), los tres Reyes Magos son asignados a tres reinos diferentes: Saba, Tarsis y la India.

Colón dice: "...la isla de Feití (Haití) o de Ofir o de Cipango, a la cual he puesto por nombre Española...". Pedro Mártir de Anglería escribió que los españoles le habían confirmado la existencia de una isla de oro puro en el Mar del Sur. En 1526, el mapa de Roberto Thorne mercader inglés, residente muchos años en Sevilla, indicaba que el país de Ofir, estaba cerca de las Molucas.

En 1567, Pedro Sarmiento de Gamboa se ofreció para atravesar el Pacífico y reunir datos exactos sobre el continente austral, mas, a pesar de ser el promotor de la idea, no fue nombrado jefe de la expedición, sino que este nombramiento recayó en Álvaro de Mendaña, elegido por el Virrey del Perú, para descubrir las islas de Ofir en el Pacífico Sur.

Mendaña partió el 20 de noviembre de 1567 de El Callao, puerto de Lima (Perú) con dos buques. La nao capitana se llamaba *Tres Reyes*, la ciudad de salida fue Lima (la ciudad de Reyes) los con dos buques. Tocaron el 7 de febrero de 1568 en latitud 6º una isla mediana con una bahía interior protegida su acceso por una restinga, que libraron gracias a la guía de una estrella, por lo que la denominaron Bahía de la Estrella. El 5 de abril de 1568 otra estrella les permitió reconocer otra tierra, y con aparentes señales de riqueza aurífera, los expedicionarios achacaron todo ello al famoso y tan buscado País de Ofir en el continente austral. Pedro de Ortega dando vuelta a la tierra descubierta demostró que era una isla. Mendaña denominó a estas islas como Islas Salomón (Melanesia). Iniciado el regreso, llegaron a Perú el 22 de julio de 1568 después de grandes sufrimientos y pérdida de mucha gente.

En 1574, el navegante Juan Fernández, para evitar la corriente de dirección norte que recorría las costas de América del Sur, mientras, se dirigía al sur (de Perú a Chile), describió un gran arco en el Pacífico, descubriendo las islas de San Félix y San Ambrosio y el archipiélago que lleva su nombre. En estas islas Daniel Defoe situó posiblemente la novela de Robinson Crusoe.

En otra expedición, probablemente, Juan Fernández descubrió las costas de una tierra montañosa, al parecer Nueva Zelanda, que se creyó parte del buscado Continente Austral.

El 16 de junio de 1595, 26 años después de su primera expedición al País de Ofir o islas Salomón, Mendaña fue nombrado, por el Virrey García Hurtado de Mendoza, jefe de otra expedición de 4 buques llevando por piloto mayor al portugués Pedro Fernández de Quirós. Descubrieron en Polinesia el Archipiélago de las Marquesas (de Mendoza, nominadas así en honor del Virrey). Conocieron el árbol del pan y allí murió Mendaña, el 11 de noviembre de 1597, pasando sus títulos de Gobernador y Adelantado a su mujer Isabel de Barreto. No llegaron a las islas Salomón objeto del viaje, por errores de cálculo de distancia entre el Piloto Mayor Quirós (1850 leguas) y el Piloto Gallego (del primer viaje de Mendaña). Regresó Quirós a través de Manila y por la ruta ordinaria.

En 1663, Medina Dávila propuso a Felipe V que se le diese el mando del Galeón de Manila *San José* en su ruta Acapulco-Filipinas, para intentar el redescubrimiento de las Salomón. Fue destituido durante la travesía por su incapacidad notoria.

El descubrimiento del Continente Austral

Descubiertas y colonizadas las Filipinas, los ojos se dirigieron hacia el hallazgo de Nueva Guinea, hecho en 1545 por Ortiz de Retes, que había recorrido su costa norte, y que reanimó la creencia, heredada de la antigüedad de un vasto Continente Austral, que se extendería hasta el sudeste continuando hasta la Tierra del Fuego, y que en aquel vastísimo continente se habrían de encontrar inmensas riquezas.

La exploración del Continente Austral se encargó al Virrey de Perú, mientras el Virrey de Méjico estaría encargado de las Filipinas.

Pedro Fernández de Quirós, el 21 de diciembre de 1605, gracias a la intercesión del Papa Clemente VIII sobre el rey Felipe III de España, consiguió la jefatura de una expedición para la búsqueda del Continente Austral.

Había prometido resolver algunas cuestiones científicas, como un método más expedito y seguro de determinar las longitudes y observar las variaciones de la aguja magnética en todos los puntos del viaje. Asimismo manifestó un celo casi exagerado por la propagación de la fe cristiana en las futuras tierras a descubrir.

El 21 de diciembre de 1605, partieron en tres buques de El Callao (Perú), uno de ellos mandado por Luis Váez de Torres. El buque de Quirós se llamaba *Los tres Reyes* y declaró que durante dos meses fueron guiados por tres nubes de estrellas, dos blancas y una negra, simbólicamente los tres Reyes Magos, dos blancos y uno negro. Quirós fue el primer europeo que puso pie en la isla de Tahití. El 7 de abril de 1606 arribó a Taumaco.

El 1 de mayo de 1606 descubrió la isla principal de las Nuevas Hébridas y creyendo que era una parte del buscado Continente Austral, la llamó Australia del Espíritu Santo, tomando posesión de ella “...en nombre de la Santísima Trinidad, de la Iglesia Católica, de San Francisco y de su orden, de San Juan de Dios y de su orden, y por último del rey...” y decidió fundar allí una ciudad llamándola Nueva Jerusalén, junto a un río que denominó Jordán.

Huyendo a la mar por el ataque de los isleños, una tempestad separó los buques, teniendo el buque de Quirós que regresar solo a Méjico donde arribó el 20 de octubre de 1606.

Luis Váez de Torres perdido de la capitana de Quirós, tomó rumbo a las Filipinas, llegó al archipiélago de la Luisada, pasó a lo largo de la costa meridional de Nueva Guinea y necesitó 2 meses para salir del inmenso dédalo de islas, bancos y rocas del estrecho que lleva su nombre, Estrecho de Torres, entre los mares de Coral y Araúfa, llenando de topónimos españoles el litoral septentrional de la actual Australia (sin saber que era ella), hasta que llegó a las Molucas y de allí a las Filipinas.

Quirós en sus relaciones, entre ellas el *Memorial n° 8*, escrito en 1609, exageró increíblemente el tamaño y las riquezas descubiertas en las Nuevas Hébridas, para él Australia del Espíritu Santo, el nuevo Continente Austral, diciendo que era tan grande como toda Europa y Asia Menor hasta el Mar Caspio, juntas.

El *Memorial n° 8* de Quirós se expandió por toda Europa. En España se publicó 3 veces en menos de un año, en 1611 en alemán, inglés y francés.

182 años después más tarde del descubrimiento de la denominada Australia del Espíritu Santo, por Quirós, se produce el “nuevo” descubrimiento por parte de Inglaterra. El viaje de Cook en 1788, que lleva entre otros el *Memorial nº 8* de Quirós, recorre la costa sur Australiana y el Estrecho de Torres, pero no reconoce que está recorriendo el continente australiano, que si lo hace la comisión inglesa de Phillip, quien lee el 7 de febrero de 1788 en suelo australiano, la jurisdicción de Inglaterra, sobre el inmenso territorio que desde 1529, y hasta ese instante, por la bula del Tratado de Zaragoza, había sido propiedad de España, pero que jamás pisó ninguno de sus vasallos.

Expediciones durante el siglo XVII

En 1616 Juan de Iturbe, al mando de un buque reconoció el seno de California hasta los 33º norte, observando que se iban uniendo las costas de Sinaloa y California, creyendo con estos detalles de que por allí pudiera estar el estrecho de Anian o paso entre los océanos Pacífico y Atlántico.

En 1632, Francisco Ortega, intentó ratificar los hallazgos de Iturbe. Otras expediciones sobre las costas de California fueron las de Luis Cestin de Cañas (1642), Bernardo Bernal de Piñadero (1664), el capitán Francisco Lucenilla (1668), el Almirante Isidoro de Atondo y Antillón (1683), incertidumbre sobre la expedición del Almirante español de origen portugués Bartolomé de Fonte (1640) y el intento del Almirante Pedro Porter Casanate.

A partir de aquí se abandonaron los viajes de exploración hasta la segunda mitad del siglo XVIII, aunque no las navegaciones regulares de barcos comerciales y de vigilancia.

El Pacífico durante la Ilustración (Siglo XVIII)

El nuevo siglo XVIII trae consigo con la nueva dinastía borbónica, la Guerra de Sucesión (1701-1714) y un nuevo rey Felipe V.

La modernización de muchos saberes en la España del siglo XVIII fue como consecuencia a la militarización de sus practicantes. Y mientras los jesuitas perdían peso, los ingenieros del Ejército y de la Armada, lo ganaban. El Cuerpo de Ingenieros Militares, cuerpo autónomo del de Artillería, se fundó en 1711. La ordenanza de 1718 les concedió atribuciones muy amplias, desde el cuidado de los ríos y los puentes, hasta la construcción de caminos y las mejoras de los puertos y por supuesto, plazas y fortificaciones. Para su formación se creó la Real y Militar Academia de Matemáticas (Barcelona) en 1720. De allí salieron especialistas en fortificaciones, caminos y puertos y también los cartógrafos mejor formados en cosmografía, planimetría y geodesia. Se llevó a cabo un gran plan de construcción, por parte de los ingenieros militares, de fortalezas costeras y se prepararon planes bélicos, reconociendo litorales y levantando cartas muy perfectas.

Asimismo, a este desarrollo del Ejército, corren paralelos durante el siglo XVIII el aumento de efectivos humanos y técnicos en la Armada y el incremento de las Acade-

mias, sociedades de Amigos del País y otras corporaciones de nuevo cuño que emulan las fundadas en el resto de Europa.

Surge una competencia entre las naciones, para aportar datos científicos que hicieran avanzar el conocimiento, la felicidad de la sociedad y de la humanidad. España organiza y programa campañas, viajes programados y de rutina, y gran cantidad de rutas ponen en contacto las orillas del Pacífico, se descubren nuevas islas y se defienden los descubrimientos y denominaciones de siglos anteriores, que durante este siglo XVIII, pretenden, y a veces lo consiguen, ser renombrados por Inglaterra, Holanda y Francia entre otras naciones. En las campañas y viajes programados, se incluyen entre las dotaciones de los buques a botánicos, médicos, zoólogos, astrónomos, cartógrafos, etc., que aportando sus conocimientos, aprenden otros nuevos, que ayudan al desarrollo del país.

Como ejemplo de los primeros Oficiales de la Armada ilustrados, pueden citarse a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, guardiamarinas ascendidos a Tenientes de Navio, que en 1735 forman parte de la expedición franco-española en Quito (Ecuador), para determinar la medida del grado del meridiano en el ecuador terrestre. El viaje dura 10 años y se realizan simultáneamente trabajos botánicos, cartográficos, etnográficos, además de otras misiones de reforma de la construcción naval o de la estructura del gobierno colonial. Ello dejó claro al Gobierno, que las expediciones podían ser un instrumento para intervenir en los asuntos coloniales.

En 1743, se produce durante la Guerra Hispano-Británica (1740-1743), el primer apresamiento del Galeón de Manila, con la consiguiente pérdida económica, y durante la Guerra de los Siete Años (1754-1763), la toma de Manila, dando lugar a que los gobiernos de Carlos III, comprendiesen la debilidad defensiva de América, así como de las Filipinas y, en consecuencia se pusiesen en práctica una serie de reformas políticas, militares, económicas y administrativas, entre ellas la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas (1717), el Colegio de Cirugía de la Armada (1748) y el Observatorio Astronómico de la Marina (1753).

En 1765, se defiende el derecho de los españoles a usar la ruta directa España-Filipinas por el Cabo de Buena Esperanza y el establecimiento de la ruta Cádiz-Manila-Cantón. Las primeras expediciones por esa ruta habían sido realizadas entre 1570-1640, durante la unión de España-Portugal y no continuaron después de la independencia de Portugal. La primera expedición en el siglo XVIII, fue realizada el 12 de marzo de 1765 al mando del Capitán de Fragata Juan de Casens y llevó consigo al Capitán de Fragata Juan de Lángara. Entre 1768 y 1770, el Capitán de Fragata Juan de Casens realizó el segundo viaje. El tercer viaje lo realizó el Capitán de Fragata González de Guinal. El cuarto viaje, entre 1770 y 1771, el Capitán de Fragata José de Córdoba. El quinto viaje, entre 1771 y 1773, fue el más brillante, mandado por el Capitán de Fragata Juan de Lángara, porque se utilizó por primera vez, el método de las distancias lunares para hallar la longitud.

En 1765, con su máximo apogeo en la década 1776-1786, se inicia la liberalización del comercio, y con el antecedente de la creación en 1714 de la Compañía de Honduras, en 1784, se crea la Real Compañía de Filipinas. En 1778 se dicta el Reglamento de Libre Comercio, liberalizando el monopolio de Cádiz y Sevilla.

También se producen las creaciones del Depósito Hidrográfico de la Armada (1770), la Escuela de Ingenieros de Marina (1772), y, por último, el Museo Naval (1792).

El 10 de marzo de 1758, Carlos III firmó la Real Cedula de creación de la Real Compañía de Filipinas, compatible con la ruta existente del tradicional Galeón de Manila. La creada compañía estableció una Junta de Gobierno en Manila hasta 1796, una factoría en Cantón (1788) y una tercera en Calcuta (1787). En 1790 le fue concedida la facultad de ir a Cantón, sin pasar por Manila.

Todo ello trajo consigo un aumento del tráfico mercante y una mayor demanda de las seguridades en las derrotas: Derroteros más exactos, perfeccionamiento de la cartografía y excelencia en la preparación de los pilotos y tripulaciones. Gran parte de estas demandas fueron atendidas por los pilotos y los oficiales de la Armada, que componían las expediciones hidrográficas y que contaron para ello con adelantos modernos y revolucionarios. Se consiguió por fin determinar con total exactitud la coordenada de la longitud, primero por el método de las distancias lunares y posteriormente con el auxilio de cronómetros.

Un mapa del gran océano en torno al 1700 mostraba todavía grandes calvas en las regiones septentrionales y meridionales, además de una gran imprecisión en la situación de numerosas islas y archipiélagos. Por el contrario las cartas generales elaboradas en torno al 1800 exhiben el avance realizado gracias a varias generaciones de navegantes, científicos y cartógrafos ilustrados que viajaron el inmenso océano. Si bien dejó de ser un “lago español”, los viajeros españoles contribuyeron decisivamente a la exploración del Pacífico.

Exploración de nuevas rutas para el Galeón de Manila

Durante el siglo XVIII se mantiene en el Pacífico una ruta continua a lo ancho del mismo: la ruta del Galeón de Manila y se establecen las 2 derrotas tradicionales para el Galeón de Manila.

La primera, propuesta por el piloto Enrique Herman en 1730, fue revisada en 1740 por el piloto Manuel Correa, calificándola como muy peligrosa, y a pesar de ello, fue autorizada por una junta de pilotos celebrada en 1741. Fue utilizada por primera vez por el Teniente de Navio José de Emparán y el piloto Felipe Thompson, tras los reconocimientos de la expedición de José Rodríguez Montenegro. Fue utilizada en 1780 y en 1784, entre otros por el Alférez de Navio Francisco Antonio Mourelle.

La segunda derrota fue explorada en 1733 por Antonio Sarabia, con los pilotos Felipe Thompson y José Vázquez, describiendo en su derrota al Ecuador.

Expediciones del Virreinato de Perú

Las costas del sur de Chile

En búsqueda de naufragos de la expedición inglesa de Anson sale de El Callao, Mateo Abraham (1743). Manuel Brizuela (1750) se dirige al puerto de Inche para asentamiento de población.

Los viajes de los jesuitas, el padre Pedro Flores, que establece una misión en 1764, en la isla de Kaylin y el padre José García, los viajes al sur de las Guaitecas (1765, 1766 y 1767). Los franciscanos Francisco Marín, Julián del Real, Francisco Menéndez y Ignacio Vargas (1778-1780), continuaron la labor de los jesuitas después de su expulsión.

El piloto Francisco Machado (1768-1769) bajó hasta los 49° 22' Sur, y la gran cartografía de Chile fue levantada en 1792 en tres campañas por el Alférez de Navio Francisco Clemente y Miró y por José Moraleda.

Las Islas de Juan Fernández, de Pascua y Tahití

Durante el decenio 1768-1779, después de la ocupación de las islas de Los Leones Marinos o Malvinas o Falkland y los viajes de Bougainville, Byron, Wallis y Cook, tan inmediatos y seguidos, el gobierno español receloso de que componentes de estas expediciones pudieran haberse asentado en islas de su recorrido, determinó se organizaran numerosas expediciones de comprobación de asentamientos de potencias enemigas y se obstaculizara el comercio ilícito. Las más importantes son las enviadas a territorios marginales y fronterizos del imperio.

En 1770, el ingeniero José Antonio Birt³, explora la isla de Juan Fernández.

También en 1770, los Capitanes de Fragata Felipe González de Haedo, con el navio *San Lorenzo* y Antonio Domonte, con la fragata *Santa Rosalía*, reconocieron la isla de Pascua, denominada por España como de San Carlos y redesignada así por los holandeses en 1722, y estudiaron entre otras cosas los *moai*. A su regreso visitaron la isla de Juan Fernández y las Chiloé, comprobando la no existencia de asentamientos extranjeros⁴.

El 26 de septiembre de 1772, el Capitán de Fragata Domingo Bonaechea, salió del Callao siguiendo el rastro de navegantes ingleses, tocó las Tuamotu, Haraiki y las demás descubiertas por Quirós en 1606. Llegaron a Tahití y permanecieron allí mes y medio. El Teniente de Fragata Tomas Gayancos, navegó rodeando la isla.

³ *Descripción de las islas de Juan Fernández*, según las últimas observaciones que ha hecho de ellas el ingeniero extraordinario D. Josef Antonio Birt, para cuyo objeto fue comisionado por la Capitanía General del Reino de Chile por el año de 1770. Academia de la Historia, 112-26-4. D. 91.

⁴ *Extracto del diario que há hecho D. Felipe González Haedo, Capitán de Fragata y comandante del navio de Su Majestad, nombrado "San Lorenzo", que a efectos del real servicio, mandado por el Excmo. Sr. D. Manuel Amat y Jument, virrey del Perú, salió del puerto del Callao en conserva de la fragata "Santa Rosalía", su comandante el Capitán de Fragata D. Antonio Domonte. Año de 1770. Academia de la Historia. Manuscrito. Mismo volumen que el anterior.*

El Capitán de fragata Bonaechea, realizó otro viaje el 20 de septiembre de 1774 para establecer una misión franciscana en Tahití. El viaje, en 1775, del Capitán de Fragata Cayetano de Lángara, recogió a los franciscanos, temerosos de un ataque indígena. La cartografía levantada es excelente y los diarios y relaciones reconstruyen la vida y costumbres de los habitantes de las Tuamotu y las Islas de Sociedad de la época.

Virreinato de Nueva España

Las noticias de las actividades de los rusos empezaron a inquietar a los gobernantes españoles desde 1761, cuando se reciben noticias del embajador en San Petersburgo sobre la expedición de Vitus Bering y Aleksei Chirikov. En 1767, las informaciones que los rusos habían fundado colonias en Alaska, impulsó la toma de decisiones y la organización de varias expediciones.

En 1768 al visitador general José de Gálvez se le confía la ejecución de un plan de extender el dominio español hacia el norte y proteger la costa de Nueva Galicia, región noroccidental de Nueva España. Para ello se reorganizaron las fronteras creando la Comandancia General de las Provincias Internas, independiente del Virrey de Méjico y que abarcaba las de Nueva Vizcaya, Sinaloa, Sonora, Las Californias, Coahuila, Nuevo Méjico y Texas.

Asimismo Gálvez creó el Departamento Naval de San Blas con un astillero, que a pesar de ser el origen de múltiples expediciones hacia el norte, fue causa de debate durante más de treinta años, por su clima sumamente insalubre, y consiguientes condiciones sanitarias, así como arrastres de arena.

En 1769, el Alférez de Fragata Juan Pérez, antiguo piloto del Galeón de Manila, y único oficial de la Armada que había en San Blas, hasta la llegada posterior de un grupo de oficiales destinados a ese Departamento, navegó en dirección norte hasta San Diego (California), donde se fundó una misión y un presidio en mayo de aquel año. El 30 de mayo de 1770 se tomaría posesión del puerto de Monterrey, llevando Pérez a bordo a fray Junípero Serra y al ingeniero Miguel Costansó.

El Alférez de Navio Juan Pérez en 1774, con Esteban Martínez como segundo piloto, en la fragata *Santiago* alcanzó los 55° norte, descubriendo los dos extremos de punta Santa Margarita (extremo norte de la isla de la Reina Carlota) y Punta Santa Magdalena (hoy día Dixon Entrance, o Point Muzo, extremo sur de la isla Príncipe de Gales), así como la rada de San Lorenzo, rebautizada posteriormente, por los ingleses como puerto de Nutka.

El establecimiento en 1774, de un importante grupo de oficiales de la Armada en San Blas de Nayarit (Méjico) impulsó las expediciones de este Virreinato a lo largo del siglo XVIII.

En 16 de marzo 1775, saldrían la fragata *Santiago* y la goleta *Sonora*, mandados por los Tenientes de Navio Bruno de Heceta y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra,

llevando como pilotos a Juan Pérez y Francisco Antonio Mourelle de la Rúa respectivamente. La *Sonora* arribó a latitud 58° Norte (Alaska)⁵.

En mayo de 1779, 2 buques, la *Princesa* y *Nuestra Señora de los Remedios*, alias la *Favorita*, mandados por los Tenientes de Navío Ignacio de Arteaga y Bodega y Cuadra respectivamente, arribaron al puerto de Bucareli, en el archipiélago del Príncipe de Gales, desde donde empezaron los descubrimientos, arribando hasta la latitud de 70° Norte. Observaron la orografía y la variedad de minerales, árboles, aves y peces. Mourelle iba como segundo en la *Favorita*.

En 1778, después de la guerra con Inglaterra, 2 buques bajo el mando del Alférez de Navío Esteban José Martínez y del piloto González López de Haro, llegaron a los 59° norte y recibieron la noticia de la próxima ocupación de Nutka por los rusos. López de Haro continuó hasta las Aleutianas.

Por las noticias sobre los rusos, en 1789 se efectúa la ocupación de Nutka por parte de España y durante varios años, que dio lugar a diversas expediciones para la búsqueda de un paso entre los Océanos Pacífico y Atlántico. Entre las expediciones, son de destacar, en 1790, la del Teniente de Navío Francisco de Eliza, para la fortificación de Nutka, la del Teniente de Fragata Jacinto Caamaño Moraleja reconociendo la bahía de Bucareli hasta Nutka y la del Teniente de Navío Salvador Fidalgo, para analizar los establecimientos rusos, descubriendo la Península de Valdés (en honor del Ministro de Marina). En 1792 las del Teniente de Navío Manuel Quimper, así como la visita de la expedición Malaspina y las exploraciones del Estrecho de Fuca en 2 buques, por los Capitanes de Fragata Alcalá Galiano y Cayetano Valdés en 1792.

En 1790, se aprobó en Nutka, el Tratado de San Lorenzo con Inglaterra, en el que se acordó que ninguna de las dos naciones, España e Inglaterra, tuviesen colonias fijas en aquellas áreas. Los ingleses continuaron con su comercio de pieles de nutria desde China.

La última expedición española fue en 1793, explorando el litoral meridional del Estrecho de Fuca y realizada por el Teniente de Navío Francisco de Eliza y el piloto Juan de Zayas.

Otras expediciones

También desde San Blas se ampliaron las comunicaciones con los puertos del sur del continente americano y se potenciaron los viajes a Filipinas. El 24 de diciembre de 1767 el piloto Francisco Javier Estorgo Gallegos llevó a Filipinas la orden de expulsión de los jesuitas.

En 1779, el Teniente de Navío Juan Manuel de Ayala llevó la noticia de la guerra con Inglaterra. En 1783, el Alférez de Navío Mourelle da Rúa, viajó para comunicar la Paz de Versalles y en 1785, llevó la Real Cédula de fundación de la Real Compañía de Filipinas.

⁵ Ver Tomo de Viajes da la Academia de la Historia.

El 10 de noviembre de 1799, el Capitán de Fragata Miguel Zapián y Valladares, informó del descubrimiento de la isla de Patrocinio (posible isla Byer).

Francisco Antonio Mourelle da la Rua

Nacido en 1750 en Cosme (La Coruña), ingresó en 1763 en la Academia de Pilotos de El Ferrol. En 1768 fue nombrado pilotín, después de prácticas en el navio *Arrogante* y en la urca *Peregrina*. De 1769 a 1772 embarcó llevando tropas a Puerto Rico y posteriormente visitó diversos puertos americanos, alcanzando el grado de segundo piloto.

En 1774 se traslada a San Blas de Nayarit (Méjico) y el 16 de marzo de 1775, estando destinado en la fragata *Sonora* a las órdenes del Teniente de Navio Juan Francisco de la Bodega y Quadra, pasa destinado y se hace a la mar con la fragata *Nueva Galicia* al mando del Teniente de Navio Bruno de Heceta y el paquebote *San Carlos*, donde realiza una amplia vuelta al Pacífico, arribando el 9 de junio de 1775 en 41° 7' Norte al estado de Washington.

Separados los dos buques la *Sonora* continuó hasta los 58° Norte (Alaska), donde descubrieron el monte San Jacinto (Edgecumbe), La Ensenada del Susto (Sitka Sound), el Puerto de los Remedios (Sea Lion Bay). El 24 de agosto, en 55° 17' Norte descubren el puerto de Bucarelli, navegando posteriormente por los lugares ya descubiertos por el Alférez de Fragata Juan Pérez. El 7 de septiembre de 1775 regresan a San Blas. Fue ascendido a Alférez de Fragata.

De 1797 a 1799, Mourelle manda el paquebote *Príncipe*, abasteciendo el presidio y la misión de San Diego en California.

Del 11 de febrero al 21 de noviembre de 1779 navega con las Fragatas *Favorita* y *Princesa* mandadas por los Tenientes de Navio Bodega y Quadra e Ignacio de Arteaga. En una primera etapa hasta el 1 de julio, por Bucarelli, y posteriormente recorren Kayak (Nuestra Señora del Carmen), Santiago (Port Etches), Nuestra Señora de Regla (Menai), etc.. Por todo ello fue ascendido a Alférez de Navio.

El 15 de marzo de 1780 embarca en la fragata *Princesa*, mandada por el Teniente de Navio Bruno de Heceta, quien con nao *San José*, al mando del Teniente de Navio José Emparán, salen de Acapulco rumbo a Manila con armas y caudales, donde arribarán el 23 de junio.

El 21 de noviembre de 1780, inicia el regreso a Méjico al mando de la *Princesa*, por haber desembarcado Heceta para el mando de las fuerzas navales de Filipinas. El retorno lo realiza por una nueva derrota navegando por el norte de Nueva Guinea, siguiendo por Mil Islas (Ninigo), Almirantazgo, Nueva Irlanda, las Salomón, Vavao (grupo Tonga), bautizadas por Mourelle como Islas de don Martín de Mayorga en honor del Virrey de Méjico, Hapai hasta llegar a los 30° Sur. Tras diversas peripecias arribaron a Guam, siguiendo a partir de ese momento la ruta del Galeón de Manila. Llegaron a San Blas el 27 de septiembre de 1781.

Desde 1783 a 1789, realizó diversos viajes entre Méjico y las Filipinas al mando de diversos buques. En 1789 ascendió a Teniente de Navio. En 1791 viajó a las minas

de Guajuanato y recopiló los diarios, mapas y relaciones escritos por los españoles sobre el noroeste de América. Ascendió a Capitán de Fragata el 28 de febrero de 1792. En el verano de 1793 regresó a España participando en varias campañas contra los franceses. Continuó ascendiendo hasta Jefe de Escuadra en 1819. Murió en Cádiz, de muerte natural, el 24 de mayo de 1820.

La expedición de los Capitanes de Fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante (1789-1793)

El proyecto recibió el nombre de “plan de un viaje político-científico alrededor del mundo”. Este proyecto incluía las visitas a todos los territorios españoles para informar de su situación política, el desarrollo económico, producciones y estadísticas comerciales. Asimismo otro objetivo era la información hidrográfica para el levantamiento de mapas más exactos de las costas de América del norte y del Sur, Islas Sandwich, Islas filipinas, Australia, Islas de la Sociedad, Nueva Zelanda, Nueva Holanda y el área del Cabo de Buena Esperanza. Dichos mapas se acompañarían de estudios de vientos, mareas, corrientes y cualquier elemento que contribuyese a mejorar y hacer más seguras las navegaciones.

Se complementaría con estudios etnológicos de los nativos, de sus costumbres, y demografía, así como estudios de historia natural, zoología, química, física, botánica, geología y antropología destinados al Real Gabinete y al Jardín Botánico. Se realizaron consultas a diversas autoridades científicas europeas y a las academias de ciencias de Londres, París, Turín, Módena y Ferrara.

Las dotaciones de oficiales fueron seleccionadas por el propio Malaspina y en la misma se incluyeron, capellanes, contadores, cirujanos, botánicos, naturalistas, y se cuidó especialmente la elección de pilotos y pilotines.

La expedición, compuesta por las fragatas *Descubierta* y *Atrevida*, partió de Cádiz el 30 de julio de 1789. Visitó los puertos más importantes de la costa atlántica suramericana: Montevideo, Valparaíso (Chili), el puerto de Coquimbo, la ensenada de Arica, El Callao (Perú), Paita y Guayaquil (Ecuador) y llegaron a Panamá. Las dos fragatas llegaron de forma independiente a San Blas el 29 de marzo de 1790.

El 5 de abril de 1791, Bustamante recibió en San Blas la orden real de que se reconociera la costa noroeste para la búsqueda del supuesto paso de Ferrer Maldonado, presuntamente descubierto en 1588, y puesto de actualidad el 13 de noviembre de 1790, por M. Buache en la Academia de Ciencias de París. El 1 de mayo de 1791, partieron de Acapulco en dirección hacia puerto Mulgrave (59° 30') en la bahía de Yakutat (Alaska), donde arribaron el 6 de mayo de 1791.

El 5 de julio, salieron de Mulgrave, arribando a Nutka el 13 de agosto, después de exhaustivos reconocimientos de la costa, se rechazó la posibilidad del estrecho de Ferrer Maldonado. El 28 de agosto regresaron hacia Monterrey, siendo recibidos el 22 de septiembre en dicho puerto por el padre Fermín Francisco de Lasuén, máxima autoridad de las misiones franciscanas de Alta California, y sucesor del padre Junípero Serra desde 1785.

Partieron de Monterrey el 26 de septiembre y arribaron a Acapulco el 16 y 19 de octubre de 1791. Durante el mes de noviembre, se enteró Malaspina de la organización de una expedición a Nutka y al estrecho de Fuca, al mando de Mourelle, y teniendo en cuenta la enfermedad de Mourelle, consiguió que se nombrara para la misma a los Capitanes de Fragata Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, considerándose esta expedición como dimanada de la expedición Malaspina.

La expedición Malaspina, continuó hacia las Islas Filipinas, tocando la isla de Guam (en las islas Marianas) y la isla de Samar. De Filipinas pusieron rumbo al sur y tras reconocer las islas Freewill, Matías y Ohonjava, llegaron a la isla de Erroman el 11 de febrero de 1793. Siguieron hasta las islas Norfolk y Nueva Zelanda, arribando a Port Jackson (costa oeste de Australia), y a Sidney Cove de donde partieron el 11 de abril de 1793. Por último tomaron posesión de las islas Vavao o de los Amigos, donde arribaron el 19 de mayo al 1 de junio. El 22 de junio llegaron a El Callao (Perú), y el 16 de octubre partieron hacia España donde llegaron el 21 de junio de 1793.

Siglo XIX: Últimos viajes y exploraciones

El siglo XIX, se encontró con la cartografía e itinerarios realizados a lo largo del siglo XVIII, así como de la aparición de los clippers y los briks pero sobre todo de la sustitución de la vela por el vapor y la hélice que significó que el navegante quedó liberado del poder de los vientos.

La expedición filantrópica de la vacuna

En 1796 durante el momento de mayor propagación de la viruela en Europa, un médico rural de Inglaterra, Edward Jenner, observó que las mujeres que ordeñaban vacas adquirían ocasionalmente una especie de “viruela de vaca” o “viruela vacuna” (cowpox), que era una variante leve de la mortífera viruela “humana”. Jenner publicó sus trabajos en 1798.

En 1803, Carlos IV, aconsejado por su médico de corte Balmis, organizar una expedición para llevar la vacuna a todos los dominios de Ultramar y acabar con la viruela. Para conseguir que la vacuna resistiese todo el trayecto en perfecto estado, Balmis: decidió llevar en el viaje a un número de niños, e ir pasando cada cierto tiempo la vacuna de uno a otro, mediante el contacto de las heridas.

La operación se realizó con el navio *Maria Pita* que llevaba a 22 niños huérfanos inoculados con la vacuna aún viva en su cuerpo.

La misión consiguió llevar la vacuna hasta las islas Canarias, Colombia, Ecuador, Perú, México, Las Filipinas y China. En su camino de vuelta a España, Balmis vacunó a la población de la isla inglesa de Santa Elena (1806).

El propio descubridor de la vacuna de la viruela Edward Jenner escribió sobre la expedición: “*No puedo imaginar que en los anales de la Historia se proporcione un ejemplo de filantropía más noble y más amplio que este.*”

Jiménez de la Espada. La comisión científica del Pacífico

Fue la expedición ultramarina española más importante durante la época isabelina y una de las tres grandes expediciones enviadas a América por países europeos a mediados del siglo XIX.

La expedición partió en agosto de 1862 del puerto de Cádiz en una escuadra formada por dos fragatas y una goleta de la Armada y arribó a Uruguay. Allí se dividió en dos, una parte se adentró por tierra, y la otra siguió la ruta marítima atravesando el Estrecho de Magallanes, para reunirse ambas en Chile. Desde allí hicieron un completo reconocimiento de las costas de Perú, Centroamérica, México y California, para luego volver de nuevo hacia Perú, donde debían continuar el estudio tierra adentro. Recién llegados allí en marzo de 1864, se encontraron con que estallaba la guerra contra Perú y Chile. Sin poder desembarcar en la costa pacífica sudamericana, los mandos militares ordenaron la supresión de la expedición.

No obstante, Jiménez de la Espada y otros tres científicos optaron por seguir la expedición en tierra firme por su cuenta. Comenzaba así el llamado Gran Viaje, durante el cual cruzarían todo el continente sudamericano por su parte más ancha, desde Ecuador a la desembocadura del río Amazonas, hasta el regreso a España en 1865.

Las exploraciones y posesiones finales

La falta de medios navales no impidió que a finales del siglo XIX, se hicieran algunos viajes de exploración generalmente de carácter cartográfico, militar o diplomático por algunos puntos todavía no suficientemente conocidos del Pacífico. Destacan el viaje de la Corbeta *Narváez* en 1865 a las islas Marianas, el del Capitán de Fragata Claudio Montero y el Teniente Coronel Victoriano López Pinto a Japón el año 1868, o los viajes de Sinibaldo de Más, Guillermo Camargo, Máximo Cánovas del Castillo, entre otros.

La presencia española en el Océano Pacífico se mantuvo hasta la guerra con Estados Unidos que marcaría la generación del 98 y se cerró con el Tratado de Paz de París del 10 de diciembre de 1898, en el que España entregó a Estados Unidos las Filipinas y la Isla de Guam, además de Cuba, Puerto Rico y las Indias Occidentales en el Caribe. Al mismo tiempo que se firmaba este tratado, España formalizaba la venta a Alemania por veinticinco millones, tras la aprobación por las Cámaras, y ratificado el 30 de junio de 1899, de lo último que nos quedaba: las islas Carolinas, las islas Marianas y las islas Palao, entregadas en noviembre de 1899.

En la actualidad

2010 Buque *Hespérides*

Surcando el Atlántico, el Pacífico y el Indico a lo largo de 32.000 millas náuticas, la Expedición de circunnavegación Malaspina 2010 fue un proyecto interdisciplinar del Ministerio de Ciencia e Innovación con una participación destacada de la Armada Española, estructurado en torno a una expedición oceanográfica de circunnavegación a bordo del Buque Oceanográfico *Hespérides* con el objetivo de generar un inventario coherente y de alta resolución del impacto del cambio global en el ecosistema del océano y explorar su biodiversidad, particularmente en el océano profundo. Llegaron a recoger 6.000 gigas de datos y 120.000 muestras que alimentarán a la investigación española durante décadas.

2013 Buque *Cantabria*

El Buque de Aprovisionamiento de Combate *Cantabria*, permanecerá trabajando con la Armada Australiana hasta el mes de noviembre de 2013 en Sídney, en virtud a un acuerdo entre ambos países. El Gobierno Australiano ha mostrado su interés en incorporar a su marina dos buques.

2015 Nuevas esclusas en el Canal de Panamá

El consorcio Grupo Unidos por el Canal, liderado por Sacyr Vallehermoso (España), construye las nuevas esclusas del Canal de Panamá, un proyecto valorado en 2.245 millones de euros y la obra de ingeniería más importante del mundo.

Aumentarán un 40% la capacidad de tránsito de mercancías de las actuales vías marítimas que unen el Atlántico con el Pacífico y permitirán la navegación cruzada en sentidos opuestos de buques de mayores dimensiones que los permitidos actualmente. Las obras de ejecución del proyecto no afectarán al funcionamiento del Canal. Estarán construidas en 2015.

À PROCURA DE UM TEMPO NÃO PERDIDO

Comunicação do académico João Abel da Fonseca, no lançamento do livro *À procura da Arca perdida*, de António Estácio dos Reis, em 12 de Novembro

“A ‘memória’ é experiência profundamente espiritual: é saudade e presença, é evocação e comunhão, é testemunho e mensagem.”

D. Lorenzo Chiarinelli, bispo de Viterbo¹

“O editor é quem conhece a alma do livro, quem esteve em contacto com o autor e sabe como fazer para que essa alma seja visível”², opinou a editora espanhola Elena Ramírez, em recente entrevista. Acontece, porém, que no presente caso, o editor e o autor são uma e a mesma pessoa. Impunha-se, por conseguinte, que a apresentação recaísse nessa pessoa, ou em quem ela substabelecesse tal tarefa.

Estácio dos Reis era um Confrade que conhecíamos havia já uns anos, mais pela leitura das suas obras que pelo contacto pessoal, que se limitava ao simples cumprimento. A sua maior assiduidade às sessões da Academia, a partir do ano de 2004, permitiu, contudo, que desde aí houvesse uma aproximação que se foi dilatando, ano após ano, até começar a ser frequente trocarmos impressões sobre este ou aquele assunto, ora decorrentes de dúvidas suscitadas pelos temas das comunicações, ora por matérias que a um e outro interessavam. A relação entre nós estabelecida era, todavia, pouco mais que aquela que um aluno de um mestre que só conhece pela obra, e não pelo convívio das aulas, com ele pode manter quando o encontra – interessada, reconhecida e veneradora, mas pouco próxima.

Há cerca de um ano e meio, tendo começado a realizar a revisão final do seu livro, que o obrigava a permanecer mais tempo em casa, aproveitava as terças-feiras de sessão para vir mais cedo e almoçar connosco, na conhecida «mesa da Academia», como foi baptizada pelo almirante Roque Martins, – sempre arejava um pouco e ia contando algumas «estórias» da sua vida, que agora revia e revivia, tentando encontrar o «eco» de interesse que lhe permitiria fazer uma «triagem». Foi precisamente neste período que se deu o nosso verdadeiro «encontro», até nos tornarmos amigos e diremos até confidentes.

¹ Cf. D. Lorenzo Chiarinelli, “Um ‘Filo Rosso’ Lisboa-Viterbo: João XXI” in AA. VV., *Papa João XXI. Pedro Hispano*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2000, p. 10.

² Cf. Elena Ramírez, citada por Leila Guerriero, “El alma de los libros” in *Babelia*, N° 1127, suplemento ao *EL PAÍS* de Sábado, 29 de Junio de 2013, p. 6.

Quando a narrativa exigia algum cuidado especial, mais pelo conteúdo que pela forma, lá vinha o trecho para que sobre ele opinássemos. Trocámos números de telefone e passámos a dispor um do outro sempre que fosse julgado necessário.

Não vamos prolongar este primeiro comentário com mais pormenores. O que pretendemos evidenciar foi que nos tornámos, dia após dia, mais conhecedores da obra e, por consequência, habilitados o bastante para nela nos podermos aperceber da tal alma. Naturalmente, tudo se encaminhou até chegarmos a este momento.

Se o encargo era para nós honroso, importava que não defraudássemos a bondade do convite e a subsequente expectativa na elaboração do texto da apresentação das suas Memórias. Lá nos fomos embrenhar em novas leituras e reavivar conceitos nos apontamentos que guardáramos das aulas da cadeira de Teoria da História, em que Jorge Borges de Macedo, nosso saudoso Mestre e eminente Confrade, a par de Ernesto Castro Leal, nos abriram caminho nestas lides do conhecimento da Memorialística, da Autobiografia e da Diarística que, sendo géneros literários que muito interessam aos historiadores, eram matéria do Programa.

Pensamos ser útil, muito embora de relance, recordar um pouco. A Memorialística é um género literário baseado na narrativa de recordações relativas a várias personagens, que pode ser descrita através da transposição para diferentes formas de estilo literário e em que o autor narra acontecimentos reais de uma pessoa, de uma instituição ou até de um povo. A escrita em forma de Memória pode ainda ser um expediente narrativo escolhido por um autor para dar forma literária a uma obra de ficção. A narrativa da Memória é, não raro, coincidente com o género autobiográfico, pese o facto de haver diferenças entre ambos. Na verdade, enquanto a Autobiografia assume interesse para uma personagem de relevo – histórico, literário ou científico – a Memória pode ser interessante ainda quando provém de personagens desprovidas de qualquer relevo, mas cujo perfil reflecta um testemunho relevante a partir do momento em que retrata uma época, um ambiente social, um período histórico. De qualquer modo, em ambos os casos, se estes géneros tendem a ser prevalentemente descritivos, revelam-se muitas das vezes entediantes ou só reveladores duma leitura da alma, muito embora possam constituir momentos importantes da vida de uma pessoa, pouco acrescentam como contributo desejado para a melhor compreensão daquele período da vida do autor. Uma outra realidade comum a estes dois géneros afins é a sua relação com um terceiro – a Diarística – que bem entendemos ser uma forma narrativa ligada à redacção de um Diário. Já só no Renascimento o Diário se veio a distanciar da Autobiografia e da própria Crónica, assumindo antes a função de nele se anotarem apontamentos e recordações de eventos, registados, muitos deles, no preciso momento subsequente àquelas vivências, percebendo-se facilmente como pode aquele representar uma ferramenta para o autor de umas Memórias ou de uma Autobiografia.

O «eu» e o «outro» da escrita memorialística estabelecem, deste modo, entre si, relações em que se mesclam a memória, a história, o sujeito e a verdade. Foi com enorme prazer que regressámos ao convívio com obras como: *A Fenomenologia do Espírito*, de Hegel; *A Hermenêutica do Sujeito*, de Michel Foucault e *A memória, a história, o esquecimento*, de Paul Ricoeur, que nos ajudaram a aprender a reflectir sobre: a transformação

da personagem do outro pelo auto questionamento; a transfiguração do sujeito como forma de acesso à verdade e o significado do alcance desejado na obra –, que pode ou não pretender uma redenção, tão-só possibilitar a compreensão mais profunda e aguda da consciência humana, ou ainda ficar-se por uma leitura mais consciente do passado. É, exactamente, neste como que ajuste de contas com esse passado que podemos, em muitos casos, topar com: o que ficou por dizer; o que ficou por esclarecer, ou até uma presuntiva preparação para o descanso. Não nos é possível deixar de referir a forma como Santiago Carrillo construiu as suas *Memórias*, não em torno do que se recordava, mas antes do que fingira ter esquecido –, talvez a querer evidenciar que perdoar é uma coisa, outra bem diferente é esquecer.

Entremos agora no essencial, ou seja, passemos à prática, começando pelo título escolhido pelo autor, que mais não seja acolhido ao que “*no seu gabinete da cidade de Buenos Aires, Daniel Divinsky, das Ediciones de la Flor, disse [um dia]: «Um título não faz com que um livro se venda, mas faz com que o candidato a comprá-lo o levante da mesa»*”³. O título será, pelo menos, aquilo que a obra compartilha com as demais criaturas sobre a Terra, o que todas têm – um nome. Mais do que isso, não é uma simples sucessão de palavras engenhosas, mas antes uma marca soldada ao coração de uma história, da qual jamais poderá vir a separar-se⁴. Se alguns autores consideram que dar um título a um livro é como pôr o nome a um filho (Eduardo Berti), outros chegam a afirmar (Laura Restrepo) que “*o título é para o livro o que o baptismo é para o cristão: o [verdadeiro] nascimento para a vida*”⁵.

No presente caso, como terão ensejo de ler, a sua origem ocorreu há já trinta e um anos. Justificaremos agora o título por nós atribuído a esta apresentação – “À procura de um tempo não perdido”, recordando que decorre um período comemorativo que assinala os cem anos sobre o início da publicação dos primeiros extractos, no parisiense *Le Figaro*, da conhecida obra de Marcel Proust. Esse Proust, tão atento à moda, dizia que quase tudo e todos duma mesma época se parecem, deixando contudo transparecer o facto dessa familiaridade inevitável do contemporâneo ter sempre o contraponto do singular, do raro e do único, só próprio de alguns homens de talento. E, já que falamos neste consagrado autor, sublinharemos uma outra sua judiciosa advertência, esta sobre o «estilo»: “*est une question non de technique mais de vision*”.

Assertiva consideração que bem se aplica ao nosso livro. Na verdade, ao longo da narrativa, muito embora se pudessem esperar, não ocorrem nem comportamentos, nem momentos paroxísticos, e mesmo quando a gravidade o poderia justificar, aparecem eles travestidos em fina ironia, que por vezes roça a sátira, indelével e amena análise crítica percuciente, talvez mordaz mas nunca sarcástica, sustentada num profundo sentido de atmosfera, na acepção que a este dá Óscar Lopes, mesmo assim sem teorias da conspiração.

O que pode parecer banal, nem por isso deixa de ser genuíno, e não raro é carreado no discurso, do acidente para a essência, numa subtil metamorfose substantiva que ajuda

³ Cf. Idem, *ibidem*, p. 5.

⁴ Cf. Idem, *ibidem*, p. 5.

⁵ Cf. Idem, *ibidem*, p. 5.

à percepção do que proteico existe na prosopografia que importa ao autor evidenciar, na medida certa. Consegue, deste modo, cativar-nos para os meandros do enredo, ora como cépticos metodológicos, ora como quem escuta alguém que sabe mais do que diz. Sentimo-nos a concorrer com um mundo que é o seu, mas que também passa a ser o nosso. Transporta-nos para a sua realidade, leva-nos consigo até pressentirmos que é ela uma circunstância adaptável, no dizer de Jorge Borges de Macedo. Acena-nos com um sorriso pequeno, sempre latente, que nos contagia Felicidade – uma felicidade que é a sua, mas porque a sabe partilhar a entrega de braços abertos, dando ainda a oportunidade de cada um poder concluir por si próprio. Ao leitor destina um lugar, um papel dialogante, que emerge da reflexão sobre o que um escreve e o outro lê, a suscitar o conceito plástico de *performance*, tão querido ao vanguardismo da Arte Moderna, na fronteira da noção de «anti-obra» e «anti-artista», como que na lógica duma estética do desaparego.

Ainda que em dose homeopática, o próprio sal cáustico, que nunca chega a ser veneno, apresenta-se antes como elixir balsâmico a induzir *a contrario sensu*. É neste contexto que Estácio dos Reis se socorre do jactante, e por vezes pesporrente amigo Alfredo para dissertar sobre a *Maldade*, em artificioso e eloquente discurso que, entre a recorrência à Teoria do «Bom Selvagem», não deixa de fazer transparecer o alerta de Paulo de Tarso quando lembrava que se a glória do homem na Terra se media pela sua obra, era ela avaliada no Céu pela sua vida – como que na crónica duma fé não anunciada, própria de alguém cheio de convicção, mas sem vontade de convencimento.

As sucessivas vivências circunstanciadas por onde a pena nos conduz leva-nos a concluir que o pessimismo não é razoável, sugerindo-nos que não devemos dar às dificuldades do presente um carácter definitivo, deixando em aberto uma possível resposta que será, afinal, a solução desejada, na linha de pensamento de Daniel Innerarity. O que algumas passagens nos esclarecem é que há uma diferença adjectiva entre o que já se tem e o que ainda nos falta conquistar, ou seja que uma coisa é a definição já apurada e outra a identidade ainda não alcançada, porque se a primeira sustenta o que já somos, sobra para a segunda o que poderemos chegar a ser.

É precisamente nesta busca permanente do equilíbrio que nos aponta o cepticismo como antecâmara do optimismo, com um sentimento de não necessitar de demonstrar seja o que for, a não ser que para se ascender na vida tem que se trabalhar, podendo mesmo assim vir a ser-se condenado por isso.

O filósofo italiano Gianni Vattimo defende que “*a experiência da verdade é um assunto de interpretação, é menos uma constatação dos factos em si que uma afirmação da vontade*”. Ora o que está bem patente nas Memórias em apreço é o exercício duma vontade que se consubstancia no ideal de revelar algo que o autor considera importante, e por isso perseguiu e tentou descobrir. Se descobriu, estudou e investigou mais, permitindo que pelo seu esforço se fizesse luz.

Nestas lides da escrita que o novel literato experimenta, se nas linhas não encontramos um estilo rigoroso ou um modelo canónico, nem por isso nos deixa de brincar, aqui e ali, com apontamentos exemplares de linearidade excursiva fluente e bem articulada, que ensaia com mestria. Essas linhas impregnam nos textos os mais variados géneros, que

vão do humorístico ao policial, da crónica de viagens ao conto histórico e até à reflexão filosófica – ontológica, ôntica e teleológica –, sem descurar ainda a erudição científica, atestada em alguns capítulos, a indiciar alguém que se dedicou nos últimos anos à sua produção rigorosa. É nestes últimos que o objecto da biografia se confunde, muitas das vezes, com a biografia do objecto, nomeadamente quando nos fala de instrumentos náuticos e científicos, a cujo estudo dedicou largos anos em tarefa desquiciante de probo historiador da Ciência, cujas ferramentas domina eximamente.

Neste labirinto sincero e inteligente de uma função que se poderá classificar de «contínua quase em toda a parte», uma ecolália não regular, transposta dos artificios de cálculo para os da narrativa, deixa-nos adivinhar que cumpre um programa. É este o de uma prosopopeia elegíaca, também exaltante e enobrecedora de sentimentos maiores, acolhidos à sombra de uma melodia que transparece do diálogo entre os dois principais reagentes duma nova experiência – ele mesmo e sua mulher Maria Ester –, que o calor permanente de um amor que persiste e não esmoreceu no tempo, estimula e potencia:

*“Se eu pudesse fazer com que vieses
Todos os dias, como antigamente, ...”*⁶

Um diálogo com o recurso episódico ao seu amigo Alfredo, que funciona como catalisador.

Sem se afastar das lealdades colectivas do passado, relata-nos acontecimentos que testemunhou e experiências que viveu, tentando analisar mais a natureza intrínseca dos protagonistas do que o ambiente corporativo das instituições. A massa crítica daí resultante alarga, deste modo, a faixa espectral, proporcionando ao leitor uma síntese muito proveitosa, porque não se circunscreve esta ao inventário da informação, mas antes a transforma em conhecimento, que tem que ser discriminativo e inter-relacionado, mas sem gerar entropia cognitiva.

Qualquer um pode adivinhar que haverá imperativos distintos nos que se decidem a escrever um livro de Memórias. Presumimos que em muitos casos será um *otium cum dignitate* a preencher alguma solidão, com a vantagem evidente de se transformar num exercício para estimular os neurónios, conhecida mezinha que prolonga a vida, bem traduzida no conhecido ditado: «recordar é viver». A contingência do ambiente poderá então impor a conversação com os defuntos – é o preço que, inevitavelmente, se paga quando a presença na Terra se prolonga. Nada que nos possa espantar, afinal a leitura dos «Clássicos» da Antiguidade aproxima-nos da tradição do diálogo com aqueles mortos vivos cujo desaparecimento físico, pelas obras que nos deixaram, não nos priva da sua presença e do desfrute da sua erudição. Foi nesta tradição que Francisco de Quevedo, num soneto sobre a imprensa e os livros nos confessava que, graças a estes:

*“[...]Vivo en conversación con los difuntos
Y escucho con mis ojos a los muertos.”*⁷

⁶ Vd. António Botto, “Á memória de Fernando Pessoa”.

⁷ Vd. Francisco de Quevedo, “Desde la torre”.

No presente ano, em que as efemérides registam os quinhentos anos volvidos sobre a redacção de *O Príncipe*, de Maquiavel, bem podemos também recordar uma carta que este endereçou a Francesco Vettori, em Dezembro de 1513, na qual relatava os seus dias de desterro passados na vilória das cercanias de Florença, onde confinado ao convívio com rurais, taberneiros e pessoal doméstico, depois de um passeio pela aldeia para contactar com a Natureza se recolhia a casa e se vestia a rigor para, durante umas horas de leitura, dialogar com os seus exímios interlocutores – os mortos. Quatro séculos e meio depois, José Ángel Valente dedicava em “Maquiavelo en San Casciano”, uns versos magníficos em que, ao terminar, punha na boca do imortal autor:

“[...] *Se apaciguan las horas, el afán o la pena. Habito con pasión el pensamiento. Tal es mi vida en ellos que en mi oscura morada ni la pobreza temo ni padezco la muerte*”.

Qual Horácio redivivo, os grandes autores não só *non mortuus est omnis* mas, pelo contrário, vêem acrescido o interesse pelas suas obras muitos séculos após a sua produção. Como escreveu Hipócrates e Séneca divulgou: *Ars longa, vita brevis!*

Mas regressemos ao livro de António Luciano. Somos dos que acreditam que os mestres criam discípulos, como Pigmalião, só quando os discípulos criam mestres, e que o mesmo acontece com os textos, cujas minas nos oferecem tudo o que o leitor delas consiga extrair, ou se se preferir, acompanhando Schopenhauer, que “*a profundidade do mar não rebaixa para lá do comprimento da sonda*”. Importa, por isso mesmo, sondar um pouco mais.

Antes de termos tergiversado pelo parêntesis, falávamos de como o tempo da escrita, que por certo aliviou o autor de algum vazio, o fez renascer e ganhar auto motivação. Estas vitaminas de eficácia comprovada, até para quem alguma vez as estudou, podem conduzir a uma das suas classificações, face à solubilidade – as hidrossolúveis e as lipossolúveis, ou seja que, se para umas basta a água, outras exigem a gordura. Também aqui podemos encontrar alguma similitude com o que nos relata em algumas das suas «estórias». Noutras nos torna presente o conhecimento do Cálculo Integral, entre as «primitivas», para cuja resolução, quando a fórmula não tem aplicação directa, há que recorrer a outros métodos, tais são os conhecidos «por partes» ou «por substituição». Estácio dos Reis revela-se-nos destro na dilucidação dos problemas com que se depara e resolve-os na razão directa do seu grau de dificuldade.

Mas adiante, importa-nos estimular um pouco mais o apetite pelo livro – é afinal esse o objectivo de uma qualquer apresentação. Que poderemos vir a apurar durante a sua leitura? Por entre a conversa com os defuntos, que o mérito da descoberta de um nónio de Pedro Nunes coube a Vasco Graça Moura, para além de ser este o destinatário de um abraço enviado por Dante, mas também que José Hermano espera que do próximo encontro com Luís resulte o esclarecimento da dúvida sobre qual das Catarina era afinal a anagramática Natércia.

Num caleidoscópio de peripécias, deambulando por todos os continentes, e visitando mais de meia centena de países por eles espalhados, traz-nos recordações dos lugares, mas também dos muitos amigos que soube fazer ao longo da vida, onde não raro vamos encontrar alguns Confrades nossos, uns já acolhidos ao eterno descanso, tal é o caso de Max Justo Guedes e de Avelino Teixeira da Mota, a quem dedica, a cada um deles, o seu capítulo. Outros, felizmente ainda entre nós, como os seus pares no cume da cadeia do *cursus honorum* académico – Eduardo Serra Brandão e Armando Saturnino Monteiro. A todos se refere patenteando nisso o nobre sentimento da Amizade que eleva em extensa «Tábula Gratulatória», num verdadeiro *Liber amicorum*.

Entre «Behaviorismo» e «Perhapsicologia», passando pela serendipidade, dá-nos a conhecer que o famoso Adamastor migrou do celebrado promontório africano para um mal conhecido abrolho, situado algures nos mares da China, onde agora repousa. A propósito de algumas incursões no campo da Matemática, que um sábio rei mouro de Saragoça se antecipou ao autor em nove séculos no seu problema geométrico sem solução conhecida, bem como um japonês, já no séc. XX, foi mais lesto em divulgar um jogo matemático, afinal inventado por si vinte anos antes. Como que em forma de disparo para o início de uma nova corrida, cujas sucessivas metas foi ultrapassando, que o terramoto de Lisboa, naquele recuado dia de Todos-os-Santos de 1755, teve algo de positivo para além da reconstrução da cidade de Lisboa e a afirmação de Sebastião José aos olhos da Josefina majestade. Entre muitas outras novidades, que a elaboração de uma história nacionalista pôde conduzir ao vício da falsificação de documentos, e até à descoberta de muitos outros inexistentes, em arquivos jamais visitados por um reputado académico, que durante anos se movimentou incólume pelas antecâmaras do Poder.

São ao todo 46 capítulos – dos tempos da escola primária aos do “Pedro Nunes”, da Faculdade de Ciências e da Escola Naval –, até à recente homenagem que lhe dedicaram, na Universidade de Coimbra, os matemáticos portugueses. Pelo meio ficaram várias comissões embarcado, aquela em que foi ajudante do governador em Macau, a de capitão de um porto, em Moçambique, já acompanhando uma viagem presidencial a Angola, já nos anos da NATO, em Bruxelas, ou de Paris, em cuja embaixada foi adido naval, bem como as suas passagens pelo Museu de Marinha e pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Um outro capítulo dedica à Comissão Portuguesa de História Militar que integra desde a sua fundação, e ainda um à Academia de Marinha, onde foi eleito membro em 1984. Alguns capítulos são estudos que realizou como: “Viagem à volta de um astrolábio pintado” e “Um navio de marfim com alguma prata e muitas safiras”. Impossível não referir um dedicado ao Canal do Suez, tão ligado «ao menino que gostava de doces» e aos comentários sobre a façanha de Moisés ao atravessar os Lagos Amargos. Até virou poeta o nosso autor, e compôs em 266 versos *A Gesta dos Descobrimentos*. No final foi coroado com a atribuição duma comenda única, já que o *Diário da República* que a publicita refere, qual *lapsus calami*, ... da Ordem de Sant’Iago da Escada!

Pensamos que é já o bastante, importa que terminemos, mas não sem antes darmos mais umas achegas, tais como: que nem sempre o final de uma carreira sem a desejada promoção se pode considerar um prejuízo; que a vida é para ser levada até ao fim com entusiasmo e optimismo; que esta arca perdida, que é o fundo do mar, tem um «Indiana Jones» que nela também busca a partilha de afectos, como que a significar nela uma «Arca da Aliança», e que vale a pena ter amigos e familiares do nosso lado a dar a mão, incentivando-nos a prosseguir qualquer nova experiência edificante, tal foram o caso do Comandante Jorge Semedo de Matos e, muito em especial, da sua Irmã Maria Paula, entre outros.

A obra constitui-se, deste modo, num hino à Amizade e ao Amor, quiçá num desafio à própria vida, como testemunho dum humanismo atento, que muito embora possa ser pontualmente céptico, como que se fica a rir do caos civilizacional, que uma ética perdida faz atender mais ao preço, com o desprezo pelos valores. E tudo isto sem nunca acreditar ou se entregar ao pessimismo, mesmo quando recentemente o infortúnio lhe veio a tolher a visão.

Já lemos alguns livros de Memórias, ou melhor, muito poucos até ao fim, de alguns até só consultámos um ou outro capítulo que sabíamos indispensável à realização de um determinado trabalho académico. No presente caso, impôs-se-nos uma leitura integral que se revelou um prazer – é, sem dúvida alguma, exemplarmente diferente. Referim-nos atrás ao tempo da escrita, o tempo da história percorre os 90 anos de vida do literato. Fica nas Vossas mãos, prezados circunstantes, o tempo da leitura que estamos certos vão apreciar e, se tal for o caso, recomendar, sem que as mais de 500 páginas da obra vos possam intimidar. Afinal, nesta situação, como já alertou Agustina, medo, medo, só mesmo da mediocridade – e tal não é o caso.

O que também podemos garantir é que o livro de Estácio dos Reis não serve de refeição, se estivermos à espera de angústias, talvez sirva antes para apurar o conceito de ironia, ou até mesmo para se perceber a «luta contra as evidências». Se a casa abandonada é a metáfora da vida interrompida, é esta obra uma casa cheia, essencialmente de afectos; e não residem nela comparações anacrónicas entre o Passado Histórico e o nosso Presente de circumspecta indigência. Julgamos representar este facto um alívio apriorístico, até porque acresce ainda a ausência de grandes frases e de tom proclamatório ou tribunício.

Resta-nos desejar ao preclaro e douto Confrade o sucesso que entendemos merecer, por mais esta sua obra. De qualquer modo, a história sempre se encarregou, mais tarde ou mais cedo, de colocar cada um no lugar que lhe corresponde: ao inovador, ou até mesmo ao rebelde, no seu, e aos que confundem criatividade com êxito de vendas ou visibilidade mediática, na plenitude do seu nada.

Que figura sintáctica ou semântica sobrou, finalmente, para nós?

Mal ou bem, escolhemos a hipálage, porque nos quer parecer que ao invés do lançamento deste livro ser mais uma ocasião para se homenagear o seu autor, foi antes Estácio dos Reis que quis homenagear a Academia de Marinha, os seus Confrades, Camaradas e Amigos, e ainda a Marinha Portuguesa que serviu e ainda serve, ao fazer questão de o

trazer a público entre nós. O que estamos a fazer aqui hoje reunidos, *libente animo*, é a saudá-lo e a testemunhar-lhe a nossa gratidão, mas também, como que em abaixo-assinado a incentivá-lo a prosseguir, autorizando-o a introduzir na “Carta” todos os demais *post-scriptum* que bem entender!

Poderemos estar divididos pela Fé, pela Ideologia ou até pelo Clube, mas numa coisa estamos bem unidos, para proclamarmos a uma só voz: o maior compromisso que temos consigo é coisa para o Além, onde fazemos questão de permanecer ainda seus amigos, mesmo que aí já só nos conheçamos pelo nome próprio.

Receba, assim, respeitosamente, Senhor Comandante António Luciano Estácio dos Reis um forte abraço muito amigo, e deixemos o tratamento por António para o mais tarde possível.

À la recherche mon capitain, *à la recherche!*

FRANCISCO ANTÓNIO CIERA E OS PROBLEMAS CIENTÍFICOS DO SEU TEMPO

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos de Oliveira e Lemos, em 26 de Novembro

1. INTRODUÇÃO

No corrente ano, comemoram-se 250 anos sobre o nascimento de Francisco António Ciera (1763-1814), figura ilustre da ciência em Portugal que desenvolveu a sua actividade durante o último quartel do século XVIII e início do século XIX. Tal como muitos outros cientistas do seu tempo, Francisco Ciera prestou importantes contributos em diversas áreas do conhecimento, nas vertentes da ciência pura e aplicada. Foi um cientista completo, pois aliou uma notável capacidade académica e docente a uma actividade de campo intensa, a um apurado espírito prático e a uma grande capacidade de organização e concretização.

Os contributos de Francisco Ciera repartiram-se pela astronomia, geodesia, cartografia, metrologia e comunicação visual (também designada por telegrafia visual). Como geodeta e cartógrafo, iniciou em 1790 os trabalhos para a construção da primeira rede geodésica em Portugal Continental, a qual por adensamentos sucessivos serviu para a elaboração da Carta Geral do Reino (Dias, 2003) (Dias, s.d.). No âmbito das comunicações visuais concebeu um telégrafo visual original pela sua simplicidade, portabilidade e eficiência, e projectou uma rede de telégrafos visuais que entrou em funcionamento em 1810 (de Lima, 2010) (de Luna, et al., 2008). Estas duas vertentes da obra de Francisco Ciera, porventura as mais significativas, foram já objecto de estudos científicos aprofundados, pelo que se julgou mais útil seguir uma abordagem diferente.

Assim, no presente trabalho analisaremos os contributos de Francisco Ciera nas diversas áreas do conhecimento, enquadrando-os de forma comparativa nos grandes problemas científicos da sua época. Esta abordagem permite visitar a obra de Francisco Ciera tendo como pano de fundo os grandes problemas científicos da sua época, as questões práticas ligadas e esses problemas, e os contributos de outros cientistas que, no estrangeiro, então se dedicavam ao estudo dos mesmos.

O restante do presente texto encontra-se organizado da forma seguinte. Na secção 2, é apresentado um breve apontamento biográfico sobre Francisco António Ciera. Na secção 3 é apresentada uma breve panorâmica do contexto histórico no último quartel do século XVIII e nos primeiros anos do século XIX, para melhor enquadrar os problemas grandes científicos da época na realidade de então. Na secção 4, são descritos os aspectos fundamentais associados a cada um desses problemas científicos, e analisados os contributos respectivos de Francisco Ciera.

2. APONTAMENTO BIOGRÁFICO SOBRE FRANCISCO CIERA

Francisco António Ciera (1763-1814) foi um eminente matemático, astrónomo e geodeta. Filho do matemático italiano Miguel Antonio Ciera, encarregue pelo governo português de efectuar a demarcação dos territórios da América do Sul, e de mãe portuguesa. A tabela 1 resume os elementos mais salientes da sua nota biográfica.

Este apontamento permite concluir que Francisco Ciera cedo revelou possuir grandes qualidades académicas, pois com apenas 22 anos foi eleito sócio da *Academia Real das Ciências de Lisboa*¹, e sete anos depois viria a ser escolhido para dirigir um projecto da maior responsabilidade e importância, a produção da Carta Geral do Reino, o qual marcou o início da geodesia e da cartografia moderna em Portugal (Dias, 2003). Estas características pessoais são confirmadas pela sua posterior nomeação para tarefas de grande responsabilidade, como a concepção, organização e implementação da rede telegráfica visual, o que atesta da sua competência e da confiança que nele era depositada (de Lima, 2010).

Tabela 1 Apontamento biográfico resumido de Francisco António Ciera (1763-1814).

Ano	Descrição
1763	Nascimento de Francisco António Ciera (Lisboa)
1785	Eleito sócio da Real Academia das Ciências de Lisboa
1790	Iniciou os trabalhos de triangulação para a produção da Carta Geral do Reino
1798	Membro fundador da Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica (precursora do actual Instituto Geográfico do Exército)
1799	Nomeado docente responsável pelas disciplinas de matemática, trigonometria esférica e arte de navegar teórica e prática na Academia Real de Marinha
1803	Impressão da Carta dos Principais Triângulos das Operações Geodésicas de Portugal, pela Sociedade Real Marítima
1804	Suspensos os trabalhos para a produção da Carta Geral do Reino
1806	Francisco António Ciera é incumbido de organizar, implantar e expandir uma rede telegráfica visual
1809	Início do funcionamento da rede telegráfica visual, sob direcção de Francisco António Ciera
1814	Falecimento de Francisco António Ciera, em 6 de Abril (Lisboa)

¹ Actual Academia das Ciências de Lisboa. Ao longo do texto, utilizaremos a designação “Real Academia das Ciências de Lisboa”.

Importa ainda referir que Francisco Ciera enfrentou sempre grandes dificuldades, resultantes do atraso em que o País se encontrava relativamente aos centros culturais e científicos do mundo (em especial a França e a Inglaterra), das invejas e permanente falta de meios, do mau estado das vias de comunicação e da grande insegurança que tornava arriscado viajar pelo Reino. Apesar destas vicissitudes, Francisco Ciera conhecia profundamente os problemas científicos da sua época, e tentava encontrar soluções práticas e inovadoras, como veremos. As dificuldades agravaram-se para ele a partir de 1807, com a partida da família real para o Brasil e a 1ª invasão francesa, pelo que os últimos anos da vida de Francisco Ciera foram especialmente duros e conturbados.

3. CONTEXTO HISTÓRICO

Para compreender os contributos de Francisco António Ciera para o desenvolvimento científico e tecnológico do País, é importante referir em traços gerais o contexto histórico da sua época em três vertentes: *i*) a ordem política internacional, *ii*) o estado de arte da ciência e *iii*) o contexto português.

No plano político, o sistema internacional sofrera o impacto da Revolução Francesa, e da implantação da República em França de que resultaram, como é sabido, profundas alterações da ordem social e cultural, particularmente nos âmbitos da organização política, religião, literatura, e filosofia. As ideias liberais resultantes destas transformações tiveram grande impacto nos países vizinhos da França, o qual teve reflexos positivos mas também provocou reacções negativas por parte dos regimes de cariz monárquico e feudal da altura. Em 1792 a Áustria e a Prússia entraram em guerra com a França, mas foram derrotadas. O expansionismo francês, alimentado pela ideologia, vê-se reforçado com a ascensão progressiva de Napoleão ao poder e a sua coroação como Imperador em 1804. Liderada por Napoleão, a França envolveu-se em guerras com outros países (nomeadamente Espanha, Portugal e a Rússia) e coligações, de que a invasão de Portugal em 1807 e a Guerra Peninsular (1808-1814) são exemplos, tendo a Inglaterra assumido o papel de inimigo principal da França. O desastre sofrido na campanha contra a Rússia em 1812 e a derrota na Guerra Peninsular em 1814 (ano da morte de Francisco Ciera) conduziram posteriormente à abdicação de Napoleão e à sua derrota final em 1815 (na Batalha de Waterloo).

No final do século XVIII, o progresso resultante da Revolução Científica iniciada por Copérnico em meados do século XVI e operada ao longo de todo o século XVII por Galileu, Kepler e Newton prosseguia com grande ímpeto. Newton havia publicado a sua monumental obra *Principia Mathematica Philosophia Naturalis* (Princípios Matemáticos da Filosofia Natural), que marca o nascimento da Física Matemática, na qual estabeleceu as leis da mecânica clássica e a lei da gravitação, as quais aplicou à descrição do movimento dos planetas e da forma de um corpo em rotação. Na matemática, a introdução dos logaritmos por Napier (1614) e a descoberta do cálculo por Newton e Leibniz no final do século XVII foram passos decisivos para o desenvolvimento da astronomia e da mecânica. Durante o século XVIII, a matemática (análise e geometria), a astronomia,

a física (em particular a mecânica celeste), a geodesia e as ciências naturais registaram uma forte evolução, especialmente na Europa continental². Em 1789, a comunidade científica francesa era quiçá a mais forte de todo o mundo, quer pelo número de cientistas famosos, quer pelo seu grau de institucionalização (Gillispie, 1959). A Revolução teve naturalmente um forte impacto nas instituições científicas francesas, especialmente durante o chamado “Período do Terror” (1793-1794), visto a ciência ser percebida com um cunho aristocrático. Nesse período conturbado, a Academia Francesa (*Académie Française*) foi extinta (em 8 de Agosto de 1793), e áreas da ciência como a Química foram tratadas com grande hostilidade (Lavoisier foi executado), enquanto outras, como a Biologia, eram apoiadas e seguidas com interesse. Em 1795, foi criado o Instituto Nacional das Ciências e das Artes (*Institut Nationale des Sciences et des Arts*), e muitos dos eminentes cientistas franceses retomaram as posições que anteriormente tinham na extinta Academia das Ciências. Nessa altura a França dispunha de um conjunto de notabilíssimos matemáticos, físicos, e astrónomos, dentre os quais Lagrange (de origem italiana), Legendre, Laplace, Monge e Delambre, pelo que estas ciências se desenvolveram de forma notável. Esse desenvolvimento foi também potenciado pelo facto de essas ciências produzirem resultados importantes em áreas que contribuíam para sustentar as ambições de afirmação da França como primeira potência mundial, tais como a cartografia, a engenharia militar, e a imposição de convenções, de que são exemplos o calendário, o meridiano de origem para a longitude, e o estabelecimento de um sistema de unidades que satisfizesse simultaneamente as necessidades da ciência e da vida prática. A medição rigorosa da forma e das dimensões da Terra era um problema científico da maior importância (de Maupertuis, 1738), (Clairaut, 1743), (Francoeur, 1855), por ser fundamental para a representação cartográfica rigorosa e conseqüentemente para a delimitação de fronteiras e planeamento e condução de campanhas militares, e por ter servido de base à introdução de uma nova unidade de medida de comprimento (o metro) (Delambre, An VII). Como veremos, a ligação entre o desenvolvimento da ciência e as suas aplicações é importante para compreender a natureza dos grandes problemas científicos do tempo de Francisco Ciera.

Por essa altura, Portugal encontrava-se claramente mais atrasado do que os outros países da vanguarda da Europa, nomeadamente quer no plano científico quer no da organização do território. No âmbito do presente trabalho, são de referir o atraso e imperfeição da cobertura cartográfica (terrestre e marítima) do território continental do País (Dias, 2003), o mau estado das vias de comunicação e a insegurança na circulação de pessoas e bens, e a falta de uniformização das unidades de medida (que diferiam de localidade para localidade) (de Mendo Trigozo, 1815), (Lopes, 2005). Embora a comunidade científica nacional não fosse comparável às dos países mais avançados, em número e qualidade dos seus académicos e em termos dos meios de que dispunha, integrava figuras

² A grande controvérsia entre Newton e Leibniz em torno da descoberta do Cálculo, que criou uma forte clivagem entre os apoiantes dos dois matemáticos, teve como consequência um maior avanço da matemática e da mecânica na Europa Continental em relação à Inglaterra, pela mão de uma série de matemáticos brilhantes, dentre os quais os irmãos Bernoulli, Euler, Lagrange, Legendre e Laplace.

com Francisco Ciera, que conheciam bem os problemas científicos do seu tempo e compreendiam a importância da sua resolução para o desenvolvimento do País.

4. OS GRANDES PROBLEMAS CIENTÍFICOS NA TRANSIÇÃO ENTRE OS SÉCULOS XVIII E XIX

A figura 1 ilustra as áreas das ciências puras e aplicadas com maior importância para o estudo dos problemas científicos do tempo de Francisco Ciera, e as suas inter-relações.

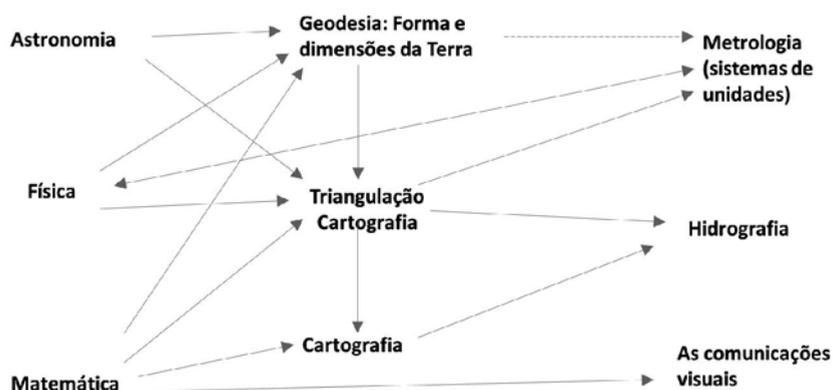


Figura 1 – Áreas das ciências puras e aplicadas que envolviam o estudo dos grandes problemas científicos do tempo de Francisco Ciera, e respectivas inter-relações. (Fonte: autor)

4.1 Geodesia. Determinação da forma e dimensões da Terra

A determinação rigorosa da forma e dimensões da Terra é um problema da maior importância prática. Para a navegação, é necessário conhecer com rigor as distâncias entre dois pontos quaisquer do globo. Para a astronomia, o cálculo rigoroso da paralaxe da Lua depende do rigor com que a forma e dimensões da Terra (e portanto a relação entre o ponto de observação e o centro de massa do nosso planeta) são conhecidas. No tempo de Francisco Ciera, a paralaxe lunar era usada no cálculo da determinação da longitude por distâncias lunares, o que por sua vez estava relacionado com outro dos grandes problemas científicos da época: a determinação da longitude³. Por outro lado, só é possível construir representações cartográficas precisas se a superfície de referência for conhecida com rigor.

³ Embora o primeiro cronómetro com rigor suficiente para a determinação da longitude já tivesse sido introduzido por Harrison, no final do século XVIII os cronómetros eram raros e excessivamente caros, pelo que durante várias décadas o método das distâncias lunares foi ainda usado para determinar a longitude no mar.

A forma de um corpo celeste é determinada pela sua massa. Se o diâmetro do corpo celeste for superior a 400 km a força da gravidade é dominante em relação às forças electrostáticas de coesão e o corpo toma a forma aproximadamente esférica (Rodrigues, 2009).

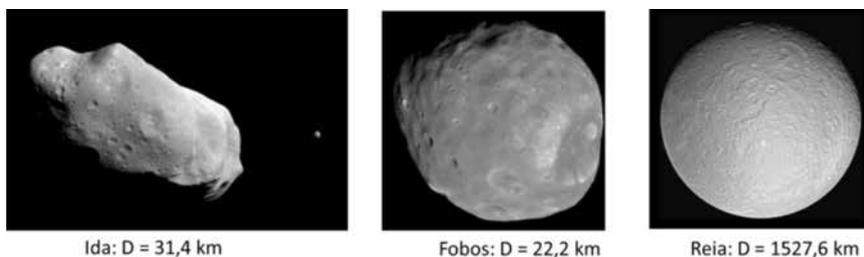


Figura 2 – Imagens do asteroide Ida, Fobos (uma das luas de Marte) e Reia (uma das luas de Saturno), mostrando a relação entre a forma e a dimensão característica (diâmetro médio). (Fonte: Wikipedia)

A “forma da Terra” é a forma da superfície equipotencial do campo gravítico terrestre que coincide com o nível médio dos oceanos (geóide) (Novotny, 1998). O problema da determinação da forma e dimensões da Terra já vinha sendo considerado desde a antiguidade. Considerava-se que a Terra tinha a forma de uma esfera e em 240 a.C. Erastótenes estimou com grande precisão (atendendo aos meios de que dispunha) o seu raio. A primeira relação entre a astronomia e a determinação rigorosa da forma da Terra surgiu com as primeiras observações com luneta dos discos de Júpiter e Saturno, as quais mostraram que esses planetas tinham a forma de um elipsóide de revolução oblato.

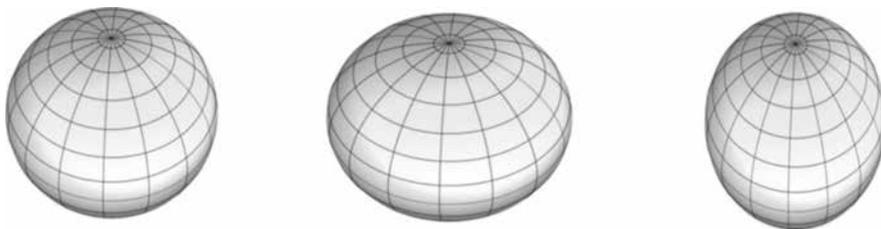


Figura 3 – A forma da Terra, segundo as concepções da antiguidade (à esquerda), de Netwon (1687, ao centro) e de J. D. Cassini e J. Cassini (1683 a 1718, à direita). As expedições enviadas pela Academia das Ciências de França em 1735 viriam a confirmar, em 1738, que a Terra tinha a forma de um elipsóide oblato, conforme a previsão de Newton. (Fonte: Wikipedia)

Em 1687, nos seus *Principia*, Newton apresentou uma dedução baseada na teoria da gravitação universal, tendo concluído que a forma da Terra era a de um elipsóide oblato com um achatamento de 1:230. Entretanto, medições do arco de meridiano conduzidas por Picard e pelos irmãos Cassini a diferentes latitudes induziam a conclusão oposta, isto

é, que a Terra seria um elipsóide de revolução prolato. O problema da determinação da forma da Terra tornou-se então motivo de controvérsia, pelas personalidades envolvidas e pelas implicações nos planos teórico (por ser um teste para a mecânica newtoniana) e prático (por ser impossível produzir representações cartográficas rigorosas sem partir de uma superfície de referência adequada). Consciente desta importância, a Academia das Ciências Francesa promoveu em 1735 o envio de duas expedições, uma à Lapónia (na qual participaram Maupertuis, Clairaut e Celsius, entre outros) e outra ao Peru (na qual participaram Bouguer e La Condamine, entre outros). As medições efectuadas nestas duas expedições confirmaram plenamente a teoria de Newton e as observações dos discos de Júpiter e Saturno (de Maupertuis, 1738).

4.2 O Método da triangulação geodésica

Esclarecida a questão fundamental, o problema consistia em determinar com o maior rigor possível a variação do comprimento do arco de meridiano com a latitude. A forma mais simples seria a medição directa de comprimentos e latitudes ao longo de um meridiano, tal como efectuado por Mason e Dixon em 1764 nos EUA, mas tal é em geral impossibilitado pelos acidentes do terreno. Na prática, a determinação da forma da Terra podia ser feita através de métodos geométricos (triangulação), gravimétricos (com pêndulos e gravímetros). O método inicialmente utilizado foi o da triangulação geodésica (Legendre, AN VII (1800)), por permitir determinar a forma e as dimensões, o qual foi posteriormente complementado pela gravimetria. A tabela 2 mostra alguns marcos históricos importantes no desenvolvimento desta técnica, até ao tempo de Francisco Ciera.

Ano	Descrição
1615	Snellius introduz a triangulação na geodesia
1687	Newton publica a obra <i>Philosophiae Naturalis Principia Mathematica</i> , onde deduz que a forma da Terra é um elipsóide oblato com achatamento 1:230 (o valor actual para o elipsóide WGS84 é 1:298.257223563)
1683/1716	D. Cassini e J. Cassini efectuam medições do arco de meridiano em França, levando ao início da disputa sobre a forma da Terra
1735	Expedições francesas à Lapónia e ao Peru para medição do arco de meridiano, que viriam a confirmar a teoria de Newton (1738)
1791	A Academia das Ciências de Paris estabelece a definição de uma nova unidade de comprimento – o metro – como a décima milionésima parte de um quarto do meridiano terrestre.
1792/98	Méchain e Delambre efectuam a grande triangulação entre Dunquerque e Montjuic

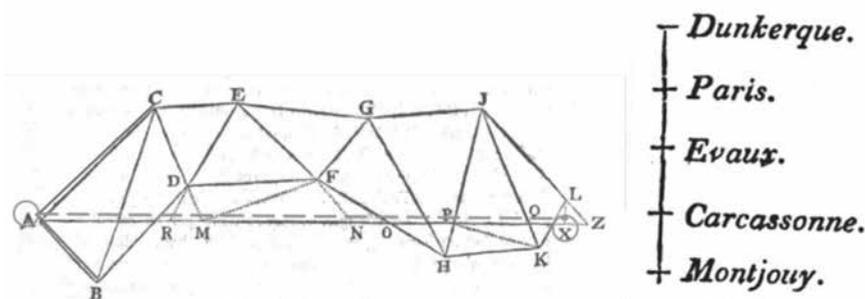


Figura 4 – Ilustração dos princípios da triangulação geodésica. A linha A-X (esquerda) está sobre o meridiano que passa por esses dois pontos. À direita, são apresentados os vértices importantes onde foram realizadas observações astronómicas para determinação da latitude na grande triangulação Dunquerque-Barcelona que serviu de base para a definição do metro. (Fonte: A. M. Legendre, *Mémoire sur Les Méthodes Analytiques pour la Détermination d'un Arc du Méridien*, para J.B.J Delambre, Chapelet, Paris, AN VII)⁴

A figura 4 ilustra os princípios da execução de uma triangulação geodésica. Uma vez estabelecidos os vértices a triangulação envolve as seguintes operações:

- Medição do comprimento de um dos lados, designado por “base” (segmento AB na figura 4), para dimensionamento de toda a rede;
- Determinação do azimute de um dos lados por observações astronómicas (segmento AC na figura 4), para orientação da rede;
- Medição dos ângulos de todos os triângulos da rede, por meio de aparelhos de medição de ângulos (círculos de repetição, e posteriormente teodolitos);
- Determinação da latitude de vértices importantes da rede por observações astronómicas, para relacionar as variações de latitude com os comprimentos medidos sobre o arco de meridiano;
- Cálculos auxiliares para determinar comprimentos projectados sobre o arco de meridiano (por exemplo, os comprimentos dos segmentos AX e AZ na figura 4), face à impossibilidade prática de implantar os vértices rigorosamente sobre o mesmo meridiano (por exemplo, os vértices A, K e L na figura 4).

Importa notar que os triângulos geodésicos representados com planos na figura 4 são triângulos esféricos. O cálculo dos triângulos geodésicos pode ser feito por três métodos. O primeiro consiste em calcular os triângulos recorrendo às fórmulas da trigonometria esférica. O segundo consiste em ligar os vértices pelas cordas respectivas (em

⁴ O “Ano VII” refere-se ao “Calendário Republicano Francês” ou “Calendário Revolucionário Francês”, e corresponde ao ano de 1800. A introdução deste calendário fez parte do vasto programa de reformas do governo republicano francês, juntamente com a introdução do sistema métrico decimal, e na sua concepção participaram nomes célebres como Lagrange, Monge e Lalande.

lugar de os ligar pelas linhas geodésicas), resolver o triângulo plano resultante, e converter os lados desse triângulo plano em arcos. O terceiro, mais simples e eficaz, consiste em subtrair $1/3$ do excesso esférico a cada ângulo e, a partir do comprimento (medido sobre a linha geodésica) de um dos lados, calcular os outros dois comprimentos considerando um triângulo plano (cujos ângulos são os do triângulo esférico original subtraídos de $1/3$ do excesso esférico). Este último método baseia-se num teorema devido a Legendre (Legendre, AN VII (1800)).

4.3 Metrologia e sistemas de unidades

O estabelecimento de sistemas de unidades que permitam satisfazer os requisitos das aplicações científicas e da utilização comum é um problema de grande importância. Para as aplicações científicas, é necessário estabelecer um sistema de unidades fundamentais e derivadas, de modo que as unidades fundamentais sejam baseadas em padrões materiais estáveis, preserváveis e reprodutíveis de forma rigorosa. Para as utilizações comuns, como sejam as trocas comerciais, interessa que os padrões sejam uniformes em todos os países, e que os padrões (particularmente de tempo, comprimento e capacidade) tenham uma utilidade prática (i.e. nas actividades comerciais e industriais)⁵. Por outro lado, é importante que as divisões e múltiplos das unidades estejam relacionados entre si segundo o sistema de numeração decimal, para facilitar as operações e as conversões que envolvam grandezas expressas em termos dessas unidades. No final do século XVIII, este desiderato estava longe de ser atingido, uma vez que os sistemas de unidades não eram iguais em todos os países. Mesmo dentro de cada país, como era o caso de Portugal, eram utilizados padrões diferentes para unidades com o mesmo nome, o que se traduzia numa fonte permanente de problemas e num obstáculo sério ao desenvolvimento (de Mendo Trigozo, 1815)⁶.

Para além da conveniência para as aplicações científicas e práticas, os sistemas de unidades são convenções universais (como o calendário ou o meridiano de origem para a longitude), e por isso são também, como já se referiu, um modo de afirmação das grandes potências.

Em 1791, no âmbito do processo de estabelecimento de um novo sistema de unidades, uma comissão da Academia das Ciências de Paris na qual participaram Lavoisier, Laplace e Legendre propôs um Sistema Métrico Decimal, utilizando a própria Terra como referência para a definição de uma unidade de comprimento – o metro. Foi assim estabelecida uma ligação entre a geodesia e a metrologia. A concretização desta proposta, ou seja a determinação da relação entre a nova unidade de comprimento e as unidades existentes e manufactura de padrões que pudessem ser reproduzidos rigorosamente,

⁵ Por exemplo, o centímetro é uma unidade menos conveniente que o metro para definir comprimentos nas utilizações normais.

⁶ Ainda hoje sofremos inconveniências resultantes da necessidade de efectuar conversões de unidades entre o Sistema Internacional e o sistema de Unidades Imperiais, ainda em uso no Reino Unido, EUA e outros países do antigo Império Britânico.

levou à realização e uma grande triangulação por Méchain e Delambre entre Dunquerque e Barcelona (Legendre, AN VII (1800)) (Delambre, AN VII). Esse trabalho, inédito pela sua extensão e rigor, constituiu-se à data como uma meta e uma referência para os trabalhos de triangulação iniciados em diversos países e, no caso de Portugal, para os trabalhos de Francisco Ciera.

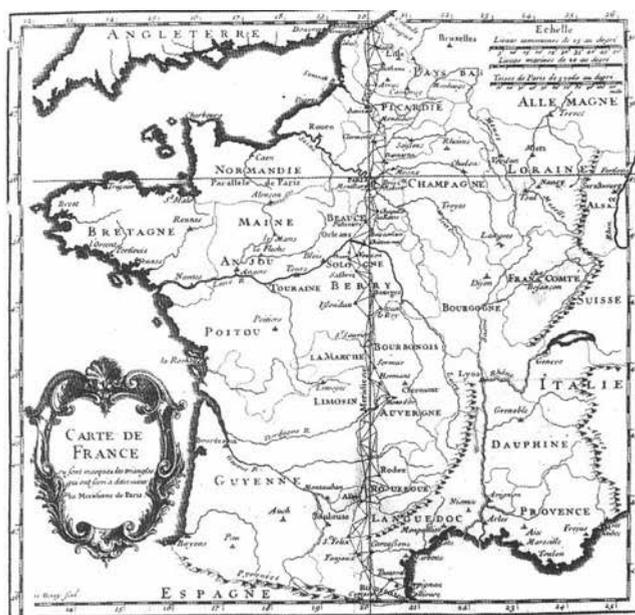


Figura 5 – Representação cartográfica da grande triangulação efectuada por Méchain e Delambre entre Dunquerque e Barcelona, a qual serviu para a definição do metro.
(Fonte: http://www.maths-et-tiques.fr/images/M_images/meridienne.jpg)

4. 4 Os sistemas de comunicação visual

Os sistemas de comunicação visual foram usados desde tempos imemoriais, particularmente por forças militares em operação. No mar, constituíam a única forma de trocar rapidamente mensagens entre navios até à invenção da comunicação por rádio. A introdução de uma rede de telégrafos visuais fixos de âmbito geral para transmissão de mensagens em texto através de todo um país, deveu-se a Claude Chappe (1793) (UIT, 1965). Quase ao mesmo tempo, foram propostos outros modelos de telégrafos visuais por Edelcrantz (Suécia) e Murray (Inglaterra).

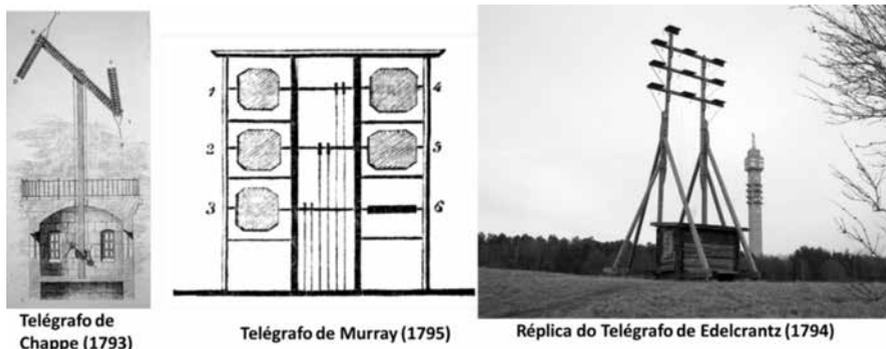


Figura 6 – Modelos de telégrafos visuais de Chappe, Murray e Edelcrantz.
 (Fontes: “*Du sémaphore au satellite, UIT à l’occasion de son centenaire, IUT, Genève 1965*”
 (imagem à esquerda); http://en.wikipedia.org/wiki/Semaphore_line (imagem ao centro); e
http://en.wikipedia.org/wiki/Semaphore_line (imagem à direita))

A concepção e implementação de sistemas de comunicações visuais colocavam questões importantes no plano da matemática (sistema de codificação e, no caso das comunicações militares, de cifra) e da tecnologia (simplicidade de operação, fiabilidade e, no caso dos telégrafos visuais para operações militares a portabilidade). Como veremos, Francisco Ciera encontrou soluções inovadoras que lhe permitiram implementar um sistema simples, fiável e eficaz de telegrafia visual, muito avançado para a sua época.

4. 5 A teoria das probabilidades e o desenvolvimento da matemática no século XVIII

Durante os primeiros anos do século XVIII a investigação em matemática centrou-se no desenvolvimento do cálculo infinitesimal e nas suas aplicações à física, particularmente à mecânica celeste, dando origem ao paradigma do determinismo que marcaria o desenvolvimento de todas as ciências até ao início do século XX. Durante a primeira metade do século XVIII, o panorama foi dominado por um conjunto de famosos matemáticos suíços. Os irmãos Bernoulli (Johann, Jakob e Daniel) desenvolveram o cálculo infinitesimal na formulação de Leibniz, tendo Jakob Bernoulli publicado trabalhos pioneiros relativos à teoria das probabilidades. Euler (considerado por muitos o maior matemático da História) prestou importantíssimos contributos em todas as áreas conhecidas da matemática, como a geometria, a trigonometria, o cálculo infinitesimal e a teoria dos números, introduziu novas áreas no estudo da matemática (o cálculo das variações e a teoria das redes ou teoria dos grafos), e demonstrou a existência de relações inesperadas entre diferentes áreas da matemática. Para o final do século XVIII, a França tomou a liderança do desenvolvimento da matemática, através de um conjunto de matemáti-

cos e géometras excepcionalmente brilhantes e imaginativos, dentre os quais se destacam Lagrange, Laplace, Legendre e Monge (inventor da geometria descritiva). Lagrange desenvolveu o cálculo das variações (em colaboração com Euler) e formulou a mecânica analítica. Legendre (já referido a propósito do método da triangulação geodésica) prestou valiosos contributos em diversas áreas da matemática, nomeadamente na análise infinitesimal, na geometria e na trigonometria esférica. Laplace (por vezes apelidado de “Newton francês”) prestou também valiosíssimos contributos para a análise matemática e para a mecânica celeste, que com ele atingiu um nível de desenvolvimento que se constituiu como o paradigma do pensamento determinístico.

Todavia, apesar da importância do cálculo infinitesimal, da álgebra, da geometria e da trigonometria, encontrava-se em desenvolvimento outra área da matemática: a teoria das probabilidades. Este ramo da matemática surgiu associado ao estudo dos problemas ligados aos jogos de azar. Pascal e Fermat são geralmente creditados como os fundadores da teoria das probabilidades, tendo trocado entre si correspondência ligada a este tema em 1654. Já no século XVIII, de Moivre publicou a obra *The Doctrine of Chances or a Method of Calculating the Probabilities of Events in Play* (1718), geralmente considerada como o primeiro livro de texto sobre a teoria das probabilidades, na qual desenvolveu a teoria (de Moivre, 1718). O tema continuou a suscitar o interesse dos matemáticos, e em 1812 (dois anos antes da morte de Francisco Ciera) Laplace publicou um importante tratado, *Théorie Analytique des Probabilités*, na qual sistematizou ideias e conceitos relativos à teoria das probabilidades e à estatística (Laplace, 1812). Como veremos mais adiante, Francisco Ciera interessou-se também por este tema, tendo publicado um trabalho sobre a questão da extracção de lotarias.



Blaise Pascal
(1623 -1662)

Correspondência
com Fermat
(1654)



Pierre de Fermat
(1601 -1665)

Correspondência
com Pascal
(1654)



**Abraham De
Moivre**
(1667 -1754)

*The Doctrine of
Chances* (1718)



**Pierre Simon de
Laplace**
(1749 -1827)

*Théorie
Analytique des
Probabilités*
(1814)

Figura 7 – Matemáticos célebres que desenvolveram trabalhos importantes sobre a teoria das probabilidades, até ao final do séc. XVIII e início do séc. XIX, e respectivos contributos.
(Fonte: Wikipedia)

5. OS CONTRIBUTOS DE FRANCISCO CIERA

Após termos passado em revista alguns dos grandes problemas da ciência teórica e aplicada nos finais do século XVIII e princípios do século XIX, iremos considerar em seguida os contributos de Francisco Ciera. Como veremos, esses contributos representam um esforço para aproximar o País do estado-de-arte nas diversas áreas em que desenvolveu actividade, contribuir para o desenvolvimento do País e, no caso da telegrafia visual, para contribuir para a defesa militar e a derrota dos exércitos franceses em Portugal durante a Guerra Peninsular.

5. 1 Estabelecimento da primeira rede geodésica em Portugal Continental. A Carta Geral do Reino (1803)

Os contributos de Francisco Ciera para o estabelecimento da primeira rede geodésica em Portugal e para a construção da Carta Geral do Reino foram estudados em grande profundidade pela Dra. Maria Helena Dias nos seus trabalhos *As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da carta Geral do Reino de Portugal*, Revista da Faculdade de Letras – Geografia, I Série, vol. XIX, Porto, 2003, pp 383-396, e *O Descobrimento (Cartográfico) de Portugal na Península ou os insucessos do mapa geral do Reino* (não publicado), bem como numa exposição efectuada na Sociedade de Geografia no âmbito das comemorações dos 250 anos do nascimento de Francisco Ciera, pelo que nesta secção recorreremos frequentemente a informação obtida a partir dos trabalhos referidos (Dias, 2003), (Dias, s.d.), (Dias, s.d.).

No final do século XVIII, o conhecimento da geografia de Portugal Continental era bastante deficiente e as cartas existentes continham erros significativos (Dias, 2003). Viajar no Reino era penoso, difícil e perigoso devido ao mau estado das vias de comunicação e à insegurança. O problema começou a ser discutido na Academia Real das Ciências de Lisboa (ARCL) em 1788, e em 1789 Custódio Gomes Vilas Boas elaborou um parecer escrito à ARCL propondo a determinação da posição geográfica de um conjunto de pontos (i.e. vértices de uma rede geodésica) para apoiar os levantamentos topográficos para a produção de um conjunto de cartas à escala 1:75000 (semelhante à carta de França). Pela sua elevada competência, Francisco Ciera foi incumbido de dirigir os trabalhos para o estabelecimento da rede geodésica que serviria de base para os levantamentos necessários à construção da Carta Geral do Reino. Em Outubro de 1790 recebeu as últimas ordens para iniciar os trabalhos, tendo iniciado o reconhecimento visual para escolher os pontos favoráveis para implantar os vértices da rede de triângulos geodésicos, tendo como colaboradores Carlos Frederico Bernardo de Caula e Pedro Folque (pai de Filipe Folque). Os trabalhos de reconhecimento prolongaram-se até 1791. Em Outubro de 1791, Ciera estendeu observações à Galiza com dois oficiais espanhóis, numa tentativa de estabelecer ligação com a rede geodésica espanhola⁷. Desse trabalho de reconhecimento, resultaram

⁷ Nessa altura, já era reconhecida a importância de estabelecer ligação entre as redes geodésicas dos

Em 1793, Francisco Ciera iniciou a observação de ângulos com o círculo repetidor de Adams, o qual permitia obter medições de ângulos até ao segundo de arco. Ainda em 1793 efectuou uma primeira medição da base Batel-Montijo, operação que repetiu em 1794, utilizando um conjunto de réguas concebidas por José Monteiro da Rocha. Em 1796 efectuou a medição da base principal, designada por Buarcos-Monte Redondo⁸. Em 1803 o Governo decretou a suspensão dos trabalhos, sem que estivessem concluídas as observações dos ângulos com o círculo repetidor (alguns dos ângulos tinham sido observados apenas com um teodolito ordinário). Entre 1800 e 1804 foi construída uma carta com menos de 20 folhas. Em 1804 foram suspensos os trabalhos para produção da Carta Geral do Reino, os quais só viriam a ser retomados em 1835 por Filipe Folque (Folque, 1868). Em 1803, foi publicada a *Carta dos Principaes Triangulos das operaçoens geodésicas de Portugal*, a qual contém a implantação da rede geodésica de Portugal e inclui nas margens um relatório manuscrito de Francisco Ciera, datado de 1 de Abril de 1803, que resume os pontos essenciais do trabalho realizado.

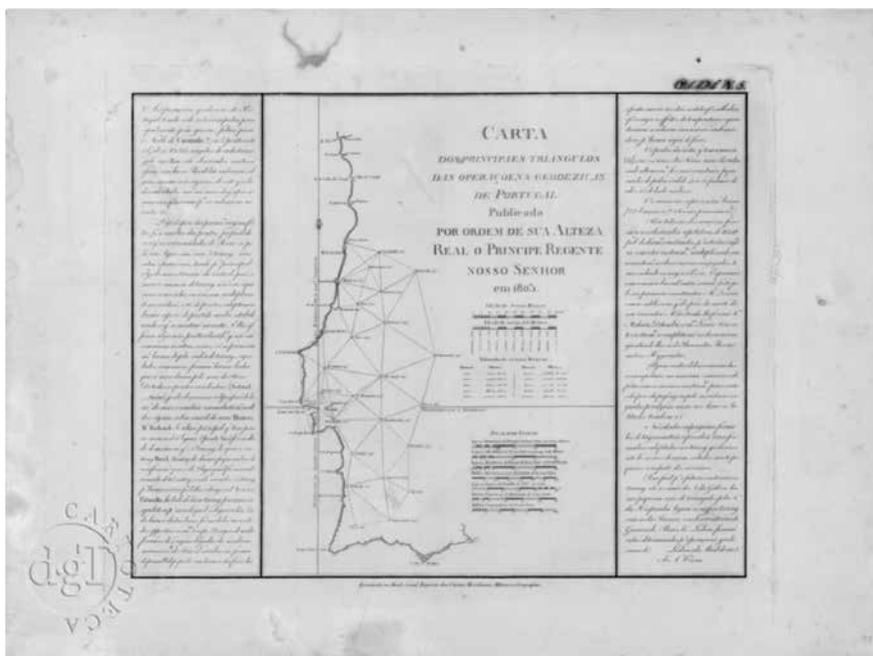


Figura 9 – A “*Carta dos principaes triângulos das operaçoens geodésicas de Portugal*”, de 1803. (Fonte: Imagem cedida pela Direcção Geral do Território).

Francisco Ciera refere ter verificado depois do reconhecimento que seria possível ligar o Reino com apenas cinco triângulos, mas que essa solução seria inconveniente, pelo

⁸ Em geral são medidas duas bases, uma principal e uma de verificação. Esta última serve para aferir o rigor e a consistência da rede, permitindo obter estimativas da propagação dos erros.

que optou por estabelecer uma rede com mais pontos, mas sem aumentar desnecessariamente o seu número. Seguidamente, indica os critérios seguidos na selecção dos pontos: *i)* todos os vértices do limite ocidental permitiam visar o horizonte de mar e obter as altitudes dos pontos através do ângulo de depressão; *ii)* os vértices dos triângulos formam uma linha com orientação aproximada Norte-Sul; *iii)* as ligações das duas bases à rede ser feita por meio de triângulos quase equiláteros; e *iv)* os pontos marcados com Sig' encontram-se nos cumes mais elevados das serras, tendo neles sido construídas pirâmides de pedra (marcos geodésicos).

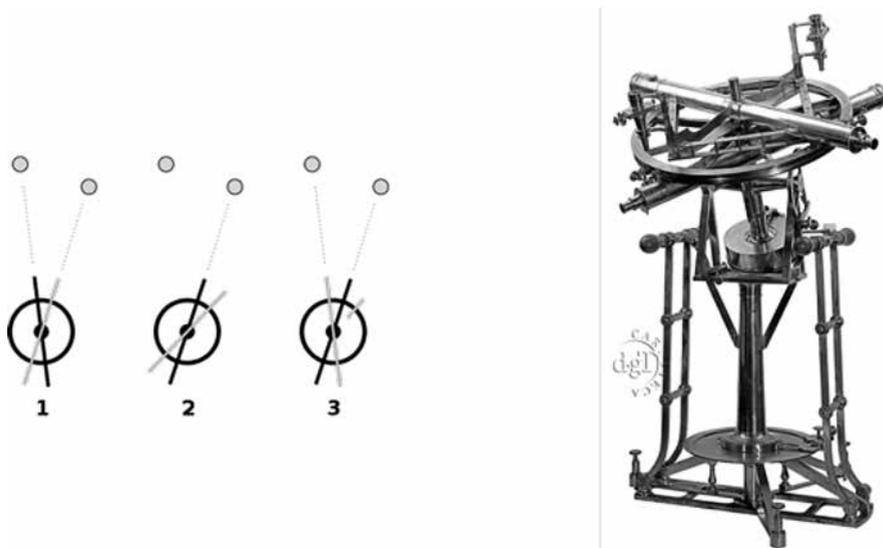


Figura 10 – O círculo repetidor de Adams (à direita), construído em Inglaterra, com o qual Francisco Ciera efectuou as observações dos ângulos da rede geodésica. Este aparelho dispõe de duas lunetas, e o seu princípio de funcionamento (medir, bloquear e tornar a medir) encontra-se ilustrado na parte esquerda da figura. A observação repetida elimina erros aleatórios, tal como o procedimento de reiteração nas observações com teodolito. (Fonte: A imagem do círculo repetidor de Adams foi cedida pela Direcção Geral do Território).

As medições das bases foram efectuadas nos dois sentidos usando quatro réguas construídas com madeira do Brasil e unidas em forma de paralelepípedo (para minimizar deformações e variações de comprimento devidas às condições meteorológicas), as quais dispunham de pontos móveis para alinhamento e correcção dos efeitos da temperatura. Francisco Ciera refere ainda que as observações de ângulos tinham sido feitas com círculo repetidor, que permitia medir os ângulos com um erro de 1", embora o trabalho não estivesse completo, por alguns dos ângulos só terem sido observados com um teodolito (menos preciso do que o círculo repetidor), e que haviam sido feitas algumas centenas

de observações da latitude, com um erro de 1". Francisco Ciera refere também estar a aguardar a recepção de um novo círculo repetidor, construído pelo mesmo fabricante e aperfeiçoado segundo as sugestões de Méchain e Delambre. O relatório escrito nas margens desta carta termina referindo que os cálculos haviam sido realizados utilizando fórmulas da trigonometria esférica transformadas e adaptadas aos triângulos geodésicos, considerando que os lados têm comprimento muito inferior às normais, e que no futuro haveria que continuar a rede até à Galiza de modo a ligar a rede geodésica portuguesa às redes espanhola e francesa, para que os observatórios de Greenwich, Paris e Lisboa ficassem ligados por triangulação. É interessante notar que a representação cartográfica não é conforme, e apresenta ainda assim diferenças importantes relativamente às representações modernas, e que são incluídas escalas com três unidades: braça, metro e légua. Em suma, este relatório de Francisco Ciera demonstra, sem qualquer dúvida, o nível dos seus conhecimentos de geodesia, a sua capacidade para escolher os pontos mais favoráveis para estabelecer uma rede geodésica com configuração adequada (em termos de ligação ao mar, orientação e forma dos triângulos, e ligação das bases à triangulação), efectuar as observações e os cálculos necessários à determinação dos comprimentos dos lados e ao controlo da latitude. Por outro lado, a referência ao metro, a alusão a Méchain e Delambre, e o enunciado da importância da ligação do observatório de Lisboa aos observatórios de Greenwich e Paris demonstra um perfeito conhecimento dos trabalhos geodésicos realizados em França, do metro como nova unidade de comprimento, e da importância científica de proceder à ligação das triangulações geodésicas dos diversos países. Não se encontra uma referência à gravimetria e a observações gravimétricas, cuja importância só viria a ser reconhecida mais tarde.



Figura 11 – Imagem ilustrativa dado processo de medição de uma base, com réguas calibradas semelhantes às usadas por Francisco Ciera. A medição das bases era a operação mais delicada e crítica, visto que os erros cometidos reflectir-se-iam directamente em todos os cálculos dos comprimentos. (Fonte: Imagem cedida pela Direcção Geral do Território).



Figura 12 – Exemplar de uma das régua de madeira usadas por Francisco Ciera para medir as bases da triangulação geodésica. Numa das extremidades (à esquerda) é claramente visível uma das peças metálicas para ajuste e controlo do comprimento. (Fonte: Imagem cedida pela Direcção Geral do Território.)

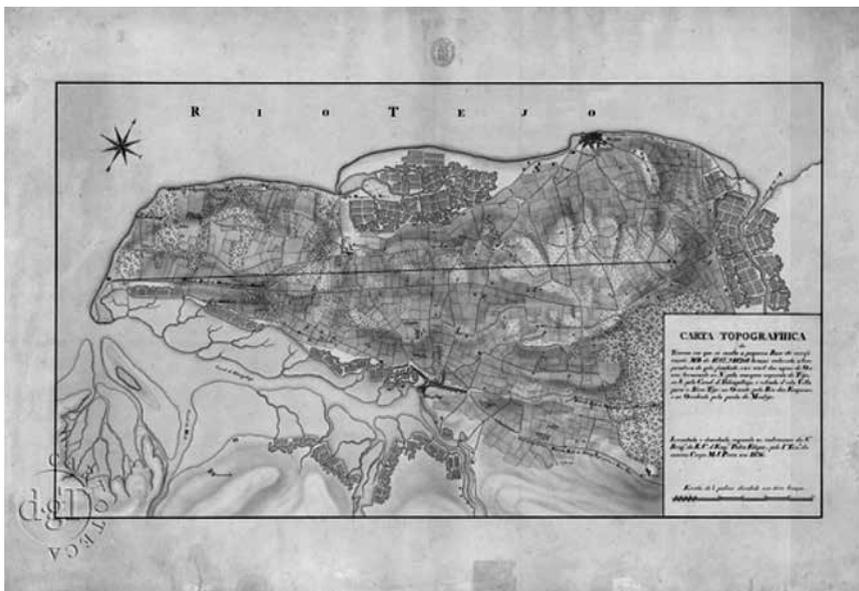


Figura 13 – Implantação cartográfica da base Batel-Montijo. (Fonte: Imagem cedida pela Direcção Geral do Território)

5. 2 Metrologia e sistemas de unidades. A Braça de Ciera

No tempo de Francisco Ciera, as unidades usadas para medir os comprimentos, pesos, capacidades, etc., diferiam de país para país, sendo por vezes designadas pelos mesmos nomes mas com valores diferentes por os padrões respectivos não serem iguais. Esta diversidade e arbitrariedade colocavam dificuldades e causavam prejuízos quer no desenvolvimento da ciência quer nas actividades económicas (comércio, agricultura, indústria) e na vida prática. Em Portugal, as unidades de medida não se encontravam uniformizadas, diferindo entre províncias, comarcas e concelhos, e por vezes mesmo dentro da mesma localidade (de Mendo Trigozo, 1815) (Lopes, 2005). Em 1815, Sebastião Francisco de Mendo Trigozo descreveu do estado dos sistemas de unidades e medidas em Portugal desde o início da nacionalidade bem como as reformas que ao longo dos séculos haviam sido decretadas para tentar impor a sua uniformização, e resumia a situação nos seguintes termos (de Mendo Trigozo, 1815)⁹:

“Nella [nesta Memoria] se mostrará que as medidas Portuguezas estiverão sempre, desde o principio da Monarchia, na maior confusão e desigualdade, e que contra ella debalde se oppozerão alguns dos Sr.s Reis destes Reinos, que trabalharão por estabelecer nelles essa saudável reforma, já determinada pelos Sr.s D. Pedro I, D. João II, D. Manoel, e D. Sebastião.”

Como refere este autor, os sistemas em uso eram defeituosos quer na base (diversidade de padrões) quer nas divisões. Conhecedor do sistema métrico-decimal introduzido em França, propunha uma reforma dos sistemas de unidades com as seguintes ideias-chave:

“Achar hum typo na natureza tão inalterável como ella, o qual sirva de base e unidade fundamental de todas as medidas; formar sobre esta base hum Sistema Metrico, cujas partes sejam intimamente ligadas entre si e cujos múltiplos, e subdivisores sigão uma progressão natural, fácil e sempre uniforme.”

Francisco Ciera introduziu uma unidade de comprimento, a braça de Ciera, para a medição das bases Buarcos-Monte Redondo e Montijo-Batel. O padrão da “Braça de Ciera” é uma grossa barra de ferro forjado com marcas de ouro incrustadas, a qual foi aferida por uma toesa-padrão existente na Academia Real das Ciências de Lisboa.

⁹ Sebastião Francisco de Mendo Trigozo (1815), *Sobre os Pesos e Medidas Portuguezas, e sobre a Introdução do Systema Metro-Decimal*, Memorias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa, Tomo V.



Figura 14 – A “Braça de Ciera” (topo), ilustrando o pormenor da marca de ouro incrustada de uma das extremidades (meio). A imagem do fundo ilustra a “Meia-braça de Ciera”. (Fonte: Imagem no topo da figura cedida pela Direcção Geral do Território. As imagens do meio e do fundo da figura foram obtidas pelo autor, por cortesia da Direcção Geral do Território.)

A “Braça de Ciera” tem uma medida de 2,1980 m, sendo que 22 destas braças correspondem a 25 toesas. A “Braça de Ciera” é referida frequentemente na documentação, por ter sido a unidade com que foram medidas as bases da triangulação geodésica. No entanto, existe também uma “Meia-braça” com um comprimento igual a metade da “Braça de Ciera”, da qual tivemos conhecimento ao visitar o Museu da Direcção Geral do Território (figura 14). A “Meia-braça” mede portanto 1,099 metros. Este valor é próximo do metro, sendo portanto bastante mais útil na vida prática (uma unidade de comprimento de 2 m é mais difícil de usar nas aplicações comuns). Não conseguimos apurar qual a razão para que Francisco Ciera tivesse adoptado este padrão de comprimento. Como vimos, no ano seguinte à sua morte discutia-se seriamente a adopção do sistema métrico em Portugal, o que só viria a acontecer em 1852.

5. 3 Hidrografia. Plano Hidrográfico do Porto de Lisboa

Para além dos trabalhos de triangulação, Ciera contribuiu com trabalhos para a determinação de pontos notáveis da costa portuguesa e para a produção de cartas hidrográficas. A carta da barra e porto de Lisboa incluída por Marino Miguel Franzini na “Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal”, gravada em Londres em 1811, foi baseada em trabalhos executados sob direcção de Francisco Ciera (Dias, s.d.) (Dias, s.d.).

5. 4 Telegrafia Visual Terrestre. O Telégrafo de Ciera

Um dos contributos mais importantes de Francisco Ciera foi a invenção de sistemas telegráficos visuais de grande portabilidade e eficiência, os quais contribuíram significativamente para a superioridade das comunicações das forças Anglo-Lusas nas operações militares contra os exércitos invasores franceses durante a Guerra Peninsular. Nesta secção, iremos apresentar um breve resumo desses contributos, remetendo os leitores interessados neste tema para os trabalhos especializados publicados sobre este assunto (de Luna, et al., 2008), (de Lima, 2010). A tabela 2 indica os marcos principais da constituição da rede de telegrafia visual terrestre em Portugal.

Em 1803 estava em funcionamento uma linha de telégrafos visuais denominada Linha da Barra ou do Mar, ligando o Cabo da Roca ao Castelo de S. Jorge, destinada ao controlo militar e aduaneiro da Barra de Lisboa. Nesse ano (em que foram interrompidos os trabalhos para a Carta Geral do Reino) Francisco Ciera foi nomeado para dirigir essa rede, com a missão clara de a expandir. Depois da primeira invasão francesa, surgiu um projecto de alargar a rede de modo a ligar Lisboa a ponto-chave para a defesa do País (Almeida, Abrantes e Elvas). A rede projectada assentava numa linha Lisboa-Almeida com ramificações de Atalaya para Abrantes (linha de Abrantes) e de Santarém para Elvas (linha de Elvas), conforme representado na figura 15.

Tabela 2 – Marcos importantes da evolução da rede telegráfica visual terrestre em Portugal

Ano	Descrição
1796	Regimento de sinais para a zona da barra de Lisboa (D. Maria I).
1803	Direcção do sistema semafórico da barra de Lisboa entregue a Francisco Ciera; proposta de novo equipamento e missão de expandir a rede.
1806-08	Francisco Ciera é incumbido de organizar, implantar e expandir a rede telegráfica visual.
1809	Início formal da operação do serviço Telegráfico, sob a Direcção de Francisco Ciera; No Outono de 1809 (estando eminente a 3ª invasão francesa, havia dois sistemas de telegrafia visual a funcionar eficazmente, o sistema inglês e o sistema português (concebido por Francisco Ciera).
1810	Linhas de Abrantes e Elvas operacionais em Agosto (início da 3ª invasão francesa); É criado oficialmente o Corpo Telegráfico (5 de Março).

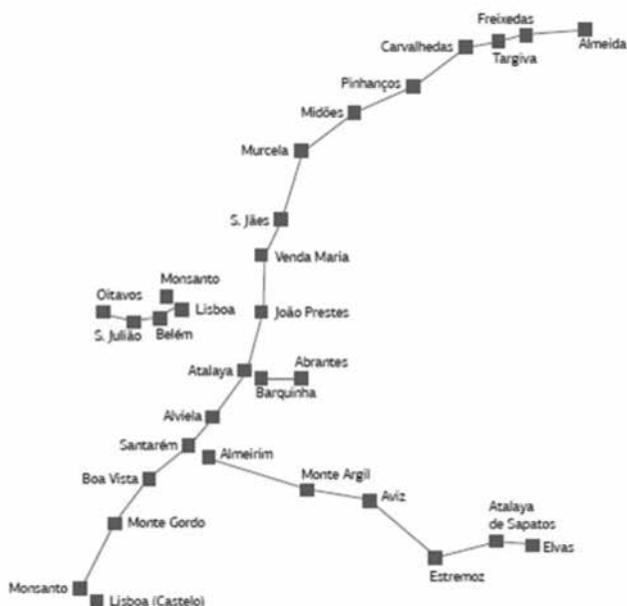


Figura 15 – Esquema da rede telegráfica visual terrestre. (Fonte: MGEN A. L. Pedroso de Lima, Bicentenário do Corpo Telegráfico 1810-2010, Comissão da História das Transmissões, Edição da Comissão Portuguesa da História Militar, Lisboa, 2010.)

Em Agosto de 1810, aquando do início da terceira invasão francesa, as linhas de Abrantes e Elvas estavam a funcionar, a rede telegráfica era operada por 78 homens e compreendia 28 estações telegráficas (de Lima, 2010). É a todos os títulos notável como foi possível, em tão poucos anos e com o País em guerra, implementar semelhante infra-estrutura, o que mostra o grande sentido prático, de organização, e de direcção que Francisco Ciera possuía.

Para poder transmitir mensagens entre estações a grandes distâncias, Francisco Ciera inventou dois telégrafos visuais simples e portáteis, um de ponteiro e outro com três postigos. Ambos funcionavam com seis sinais numéricos e dois sinais de serviço. O funcionamento do sistema era baseado num conjunto de “Instruções para o Serviço Telegráfico” de tabelas concebidas também por Francisco Ciera, as *Taboas Telegráficas* (1810). Estas tabelas continham 9.720 entradas, que correspondiam a números, letras ou palavras, e permitiam simplificar a transmissão das mensagens. O sistema permitia também a transmissão letra a letra palavras ou de expressões que não constassem nas *Taboas*.

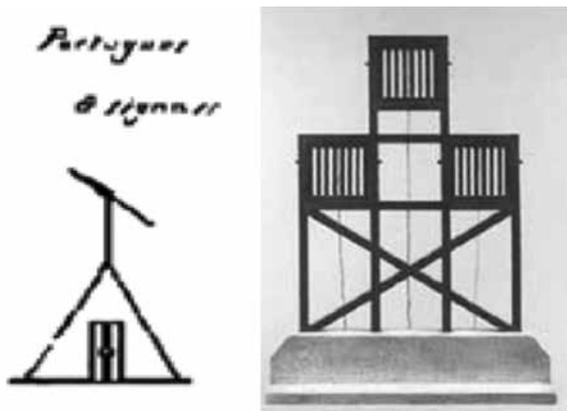


Figura 16 – Esquema do telégrafo de ponteiro (à esquerda) e modelo do telégrafo de postigos de Francisco Ciera. (Fonte: MGEN A. L. Pedroso de Lima, Bicentenário do Corpo Telegráfico 1810-2010, Comissão da História das Transmissões, Edição da Comissão Portuguesa de História Militar, Lisboa, 2010)

No telégrafo de ponteiro, os dois sinais de serviço eram transmitidos com o ponteiro na posição vertical (virado para cima ou para baixo), os seis sinais numéricos correspondiam a colocar o ponteiro com ângulos de 45° , 90° , 135° , 225° , 270° e 315° . No telégrafo de postigo, a relação a posição (aberta ou fechada) dos postigos e os sinais numéricos e de serviço é ilustrada na figura 16.

A telegrafia visual terrestre foi um elemento importante para as manobras militares¹⁰. O contingente inglês das tropas Anglo-Lusas comandadas por Sir Arthur Wellesley (Lord Wellington) trouxera consigo um sistema de telegrafia visual próprio. No entanto, a operação deste sistema teve algumas limitações, ligadas a divergências entre Wellesley e o Almirante Berkeley relativas ao pessoal para operação (de Luna, et al., 2008), não sendo além disso facilmente portátil, como o telégrafo de Ciera. Wellesley apercebeu-se da boa organização e eficiência do sistema telegráfico português, pelo que fez uso dos dois sistemas.

¹⁰ Isabel de Luna, Ana Catarina Sousa (com a colaboração de Rui Sá Leal). Telegrafia Visual na Guerra Peninsular. 1807-1814. Boletim Cultural 2008, Câmara Municipal de Mafra, pp. 67-141.

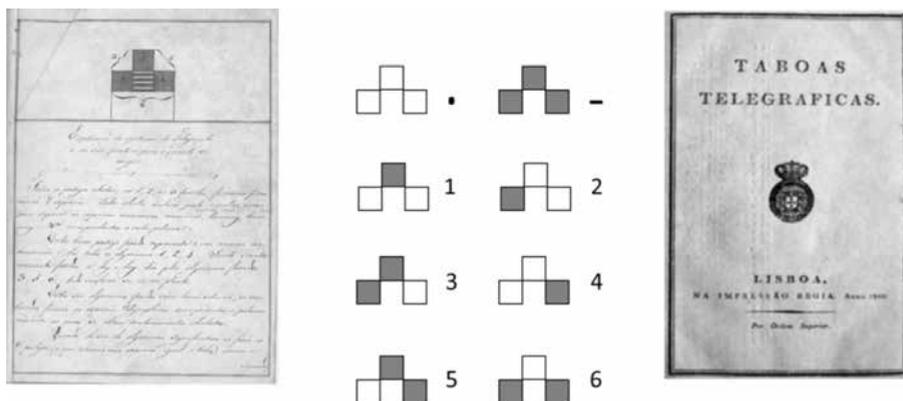


Figura 17 – Explicação do funcionamento do telégrafo de postigos, por Francisco Ciera (esquerda), correspondência entre os sinais e a posição dos três postigos, e a primeira página das “Taboas Telegraficas” de Francisco Ciera. (Fonte: Francisco Ciera, “Explicação do systema de telégrafo e da sua prática para o quanto se exige, documento PT AHM DIV-3-32-2-9-1 do Arquivo Histórico Militar (imagem da esquerda), autor (imagem ao centro) e <https://historiadastransmissoes.wordpress.com/tag/taboas-telegraficas/> (imagem da direita).)

5. 5 Trabalhos de Francisco Ciera em Astronomia

Francisco Ciera foi lente de astronomia e navegação na Academia Real de Marinha e possuía vastos conhecimentos de astronomia. Efectuou observações de um eclipse da Lua, ocorrido em Lisboa em 2 de Novembro de 1789 (Ciera, 1812). O relato dessas observações foi publicado nas Memórias de Matemática da Academia Real das Ciências de Lisboa em 1812. Em 1816, foram publicadas postumamente, também pela Academia Real das Ciências de Lisboa, as suas *Taboas do nonagésimo para a latitude de Lisboa* (Ciera, 1816). O nonagésimo da eclíptica é o ponto mais alto da eclíptica acima do horizonte, num local e num instante determinados. A determinação da altura do nonagésimo da eclíptica era um passo do cálculo da paralaxe lunar em latitude e em longitude, para o cálculo de eclipses solares e da longitude através do método das distâncias lunares.

5. 6 O “Plano de Extracção de Loterias”

Em 1816, foi publicado postumamente pela Academia Real das Ciências de Lisboa um trabalho de Francisco Ciera denominado *Plano de Extracção de Loterias*, no qual apresentou uma análise do problema de como distribuir os prémios de uma lotaria (Ciera, 1816).

Supponhamos com effeito huma Loteria, cujo numero de Bilhetes seja 19.600 a 100000 rs. cada hum; teremos 196:000000 rs. para distribuir em premios. Esta distribuição podendo ser de differentes maneiras, vejamos o Plano, ou typo d'huma, que pôde servir de governo para quaesquer outras, que melhor pareção &c.

Acertando	Premios	cada hum	todos
Hum só numero:			
(o primeiro), ou (o segundo), ou (o terceiro) (a) - - - - -	2.970	200000 rs.	59:400000 rs.
(o quarto), ou (o quinto) - - - - -	1.980	300000	59:400000
Dous numeros:			
(o 1.º, e 2.º), ou (o 1.º, e 3.º), ou (o 1.º, e 4.º), ou (o 1.º, e 5.º) - - - - -	180	400000	7:200000
(2.º, e 3.º), ou (2.º, e 4.º), ou (2.º, e 5.º), ou (3.º, e 4.º) - - - - -	180	500000	9:000000
(3.º, e 5.º), ou (4.º, e 5.º) (b) - - - - -	90	1000000	9:000000
Tres numeros:			
(1.º, 2.º, e 3.º), ou (1.º, 2.º, e 4.º), ou (1.º, 2.º, e 5.º), ou (1.º, 3.º, e 4.º) - - - - -	4	1:000000	4:000000
(1.º, 3.º, e 5.º), ou (1.º, 4.º, e 5.º), ou (2.º, 3.º, e 4.º) - - - - -	3	4:000000	12:000000
(2.º, 3.º, e 5.º) (c) - - - - -	1	8:000000	8:000000
(2.º, 4.º, e 5.º) - - - - -	1	12:000000	12:000000
(3.º, 4.º, e 5.º) - - - - -	1	16:000000	16:000000
Somma	Premios	5.410	196:000000
	Branco	14.190	
	Total	19.600	que a 100000 rs. dão

Figura 18 – Excerto do “Plano de extracção de loterias” de Francisco Ciera. (Fonte: Historia e Memorias da Academia das Ciências de Lisboa, 1ª serie, Tomo IV, Parte II, pp. 180-184.)

Através desse curioso trabalho, cuja associação aos jogos de azar foi a mesma que originou, como vimos, o desenvolvimento da teoria das probabilidades, ficamos a conhecer como funcionava a lotaria desse tempo. Os bilhetes continham três números entre 1 e 50, pelo que havia 19.600 bilhetes diferentes. Extraíam-se cinco números de uma roda com os cinquenta números. Eram premiados os bilhetes com três, dois ou um número certo. Assim, um cálculo simples mostra que poderia haver até 10 bilhetes com o primeiro prémio, 450 com o segundo e 4.950 com o terceiro. É curioso notar que, segundo o esquema proposto por Francisco Ciera, os 1º, 2º e 3º prémios não eram todos iguais, pois dependiam da ordem da extracção. Este trabalho é interessante, por permitir conhecer o sistema que então existia no jogo da lotaria, mas não vai além da simples aplicação de fórmulas elementares do cálculo combinatório. É de referir também que neste trabalho Francisco Ciera não menciona o termo “probabilidade”. Por estes motivos, não é comparável aos profundos trabalhos de Moivre e sobretudo de Laplace.

6. Conclusões

No presente trabalho, foi apresentado um resumo dos importantes contributos de Francisco António Ciera (1763-1814) no âmbito da geodesia, cartografia, telegrafia visual, metrologia, astronomia, hidrografia e matemática, tendo como pano de fundo os grandes problemas científicos do seu tempo. Esta abordagem permitiu rever a obra de Francisco Ciera de modo a evitar sobreposição com os estudos aprofundados já publicados sobre os seus contributos mais importantes, e ao mesmo tempo proporcionar uma visão sobre o estado de desenvolvimento tecnológico do mundo de então e do nosso País em particular.

Foi descrita de forma sucinta e em traços largos o estado de arte da ciência no contexto internacional nos finais do século XVIII, cujos elementos mais salientes são o desenvolvimento da análise, da mecânica e da astronomia em consequência da introdução do cálculo infinitesimal e da mecânica newtoniana no século anterior, e dos problemas ligados à determinação da forma e dimensões da Terra, e as suas implicações quer para a cartografia, quer para a definição de padrões e sistemas de unidades.

Francisco António Ciera estabeleceu a primeira rede geodésica em Portugal, a qual esteve na base do projecto da Carta Geral do Reino, e marcou o início da cartografia moderna em Portugal. Inventou um telégrafo visual muito simples e eficiente e conseguiu, em poucos anos, dirigir a implementação de uma rede de telegrafia visual com cerca de 500 km de extensão. Estes dois contributos, para além do seu valor para o desenvolvimento do País, revelaram-se também importantes durante a Guerra Peninsular. Prestou ainda contributos no âmbito da astronomia, hidrografia, metrologia (tentou introduzir uma unidade de comprimento, a “Braça de Ciera”) e matemática.

Do que foi exposto, pode concluir-se que Francisco Ciera possuía as características dos cientistas do seu tempo: *i*) domínio do estado da arte em diversas áreas da ciência, em especial a matemática, a astronomia e a geodesia; *ii*) conhecimento dos grandes problemas científicos do seu tempo; *iii*) capacidade para conceber soluções práticas para a aplicação dos métodos e conhecimentos científicos à resolução de problemas importantes para o desenvolvimento tecnológico e para o progresso; *iv*) grande perícia na realização de trabalhos de campo; e *v*) grande capacidade para dirigir e implementar projectos. A estas qualidades podemos acrescentar uma grande perseverança e capacidade para superar a falta de meios e adversidades de todos os tipos, inclusive em tempo de guerra. Pelos seus contributos e qualidades, podemos concluir sem sombra de dúvida que Francisco António Ciera foi uma figura ilustre da ciência em Portugal, a quem o País muito deveu, pela forma como procurou contribuir para o seu desenvolvimento e para o aproximar da condição dos países mais avançados.

Agradecimentos

São devidos agradecimentos ao Senhor Almirante Vieira Matias, Presidente da Academia de Marinha, pelo convite dirigido ao autor, o que lhe permitiu ficar a conhecer a obra de Francisco António Ciera; à Professora Maria Helena Dias, do Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, pelo apoio prestado ao facultar ao autor elementos bibliográficos sobre os trabalhos de Francisco Ciera no âmbito da geodesia e da cartografia; às Doutoras Luísa Macedo e Maria Leonor Pinto, da Academia das Ciências de Lisboa, pelo apoio prestado na consulta bibliográfica; à Senhora Engenheira Helena Kol da Direcção Geral do Território (DGT) pelo apoio prestado na cedência de imagens do acervo da DGT e autorização para que o autor recolhesse imagens da “Braça de Ciera” e da “Meia-braça de Ciera” e ao Senhor António Pereira, da DGT, pela ajuda na preparação das imagens cedidas; ao CFR FZ (RES) Semedo de Matos pelos comentários e sugestões; por fim ao Professor Hélder Coelho, da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, pela sua revisão crítica do presente texto.

Bibliografia

- Ciera, F. A., 1812. *Eclipse da Lua de 2 de Novembro de 1789, observado em Lisboa na Academia Real da Marinha*. Memórias de Mathematica e Physica da Academia Real das Ciências de Lisboa, Volume Tomo III, Parte I, pp. 7-8.
- Ciera, F. A., 1816. *Plano de extracção de loterias*. História e Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Volume 1ª série, Tomo IV, Parte II, pp. 180-184.
- Ciera, F. A., 1816. *Taboas do nonagésimo para a latitude de Lisboa*. História e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, Volume 1ª série, Tomo IV, Parte I, pp. 180-184.
- Clairaut, M., 1743. *Theorie de la figure de la Terre, tirée des Principes de l'Hydrostatique*. s.l.:David, Fils, Paris.
- de Lima, M. A. L. P., 2010. *Bicentenário do Corpo Telegráfico 1810-2010*. s.l.:Comissão da História das Transmissões.
- de Luna, I., Sousa, A. C. & Leal, R. S., 2008. *Telegrafia Visual na Guerra Peninsular. 1807-1814*. Boletim Cultural da Câmara Municipal de Mafra 2008, pp. 67-141.
- de Maupertuis, C. C. L. M. O. C., 1738. *Figure of the Earth, Determined from observations made by Order of the French King at the Polar Circle*. s.l.:T. Cox, London.
- de Mendo Trigozo, S. F., 1815. *Memoria Sobre os Pesos e Medidas Portuguezas, e sobre a Introducção do Systema Metro-Decimal*. Memórias Economicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, Volume Tomo V, pp. 346-436.
- de Moivre, A., 1718. *The Doctrine of Chances or A Method of Calculating the Probabilities of Events in Play*. s.l.:W. Pearson, London.

- Delambre, J. B. J., An VII. *Méthodes analytiques pour la détermination d'un arc de méridien*. s.l.: Imprimerie e Crapelet, Chez Duprat, Librairies pour les Mathématiques, Paris.
- Dias, M. H., 2003. *As explorações geográficas dos finais de Setecentos e a grande aventura da Carta Geral do Reino de Portugal*. Revista da Faculdade de Letras - Geografia, Volume XIX, pp. 383-396.
- Dias, M. H., s.d. *Francisco António Ciera*, s.l.: s.n.
- Dias, M. H., s.d. *O Descobrimento (cartográfico) de Portugal na Península, ou os insucessos do mapa geral do Reino*, s.l.: s.n.
- Folque, E., 1868. *Rapport sur les Travaux Géodésiques du Portugal e sur l'état actuel de ces mêmes travaux, pour être présenté à la Commission Permanent de la Conférence Internationale*, Lisbonne, Imprimerie Nationale: s.n.
- Francoeur, L.-B., 1855. *Géodésie ou Traité de la figure de la Terre e de ses parties*, Troisième Edition. s.l.:Mallet-Bachelier, Imprimeur-Librairie, Quai des Augustins, 55.
- Gillispie, C. C., 1959. *Science in the French Revolution*. Anthropology, Volume 45, pp. 677-684.
- Laplace, P. S., 1812. *Théorie Analytique des Probabilités*. s.l.:Courcier, Imprimeur-Libraire pour les Mathématiques, quai des Augustins, n° 57.
- Legendre, A. M., AN VII (1800). *Mémoire sur Les Méthodes Analytiques pour la Détermination d'un Arc du Méridien*. s.l.:Chapelet, Paris.
- Lopes, L. S., 2005. *A cultura da medição em Portugal ao longo da História*. Educação e Matemática, Volume 84, pp. 42-48.
- Novotny, O., 1998. *Motions, gravity field and the figure of the Earth*. Lecture notes for post-graduate studies., s.l.: s.n.
- Rodrigues, D. A., 2009. *Reflexões sobre Astronomia, Gravitação e Marés*. Anais do Clube Militar Naval, pp. 607-646.
- UIT ed., 1965. *Du Sémaphore au Satellite*. s.l.:UIT à l'occasion de son centenaire, Genève.

