

Academia de Marinha

# MEMÓRIAS 2019

VOLUME XLIX







Academia de Marinha



# MEMÓRIAS 2019

VOLUME XLIX

LISBOA  
2020



## Ficha técnica

**Título** Memórias 2019

**Edição** Academia de Marinha, Lisboa

**Coordenação** Herlander Valente Zambujo  
José Manuel dos Santos Maia  
Luís Couto Soares

### Capa e contracapa

Nível de topografia com luneta e bússola, em latão polido, gravado e prateado, com tripé de madeira. Feito em Londres por George Adams, *Instrument Maker to the Prince of Wales* entre 1757 e 1760, e *Instrument Maker to His Majesty* (Jorge III) de 1760 até à sua morte em 1772.

Assinado *Made by G. ADAMS Instru.<sup>t</sup> Maker to  $\frac{t}{y}$  PRINCE of WALES Fleet Str.<sup>t</sup> LONDON.*

Comprimento da luneta: 64 cm

Período: 1757-1760

Colecção LCS. Fotos de Filipe Enes

Concepção gráfica: Luís Couto Soares

**Data** Junho 2020

**Tiragem** 200 exemplares

**Impressão e acabamento** Página Ímpar

**Depósito legal** 470895/20

**ISBN** 978-972-781-156-4

## ÍNDICE

<b>Titulares dos cargos estatutários em 2019</b>	13
<b>Síntese da atividade cultural em 2019</b>	14
<b>Vida académica</b>	15
<b>Lista de Membros eleitos</b>	31

### Sessões culturais

8 JANEIRO

TOMADA DE POSSE DOS TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS  
DA ACADEMIA DE MARINHA PARA O TRIÉNIO 2019/2021

<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	35
---	----

<b>Discurso do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada por ocasião da tomada de posse do Conselho Académico da Academia de Marinha</b> António Maria Mendes Calado	37
---	----

SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO

<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	39
---	----

<b>O Mar como Património</b> António Barreto	43
---	----

15 JANEIRO

<b>Timor Lorosae: o nascimento de uma nação. A visão de um Médico-Naval*</b> Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho	
--	--

22 JANEIRO

<b>A extensão da plataforma continental – O Processo de avaliação</b> Aldino Santos de Campos	51
--	----

29 JANEIRO

<b>Os antecedentes do cronómetro de marinha: da decoração à precisão*</b> Luís Couto Soares	
--	--

5 FEVEREIRO

<b>Um naufrágio e um sonho entre Macau e Nagasáqui em 1685</b> Jorge Flores	69
--	----

12 FEVEREIRO

<b>Economia, transportes e capitais na relação do arquipélago de São Tomé e Príncipe com Portugal durante o século XVI</b> Arlindo Manuel Caldeira	81
---	----

19 FEVEREIRO	
CELEBRAÇÕES DOS 150 ANOS DO NASCIMENTO E DOS 60 ANOS DA MORTE DE GAGO COUTINHO	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	105
Francisco Vidal Abreu	
<b>Novas revelações da vida do Almirante Gago Coutinho</b>	107
Rui Costa Pinto	
21 FEVEREIRO	
LANÇAMENTO DO LIVRO: <i>UMA RELAÇÃO ENTRE PORTUGAL E A TURQUIA EM TORNO DE PIRI REIS</i>	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	125
Francisco Vidal Abreu	
<b>A relationship between Portugal and Turkey around Piri Reis</b>	129
José Manuel Malhão Pereira	
26 FEVEREIRO	
<b>O Mar do Sul da China. Um desafio à CNUDM</b>	143
José Manuel Silva Carreira	
12 MARÇO	
SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	151
Francisco Vidal Abreu	
<b>Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães</b>	153
José Manuel Garcia	
<b>Contributos para a Iconografia Naval Portuguesa – os discursos de um quadro quinhentista em Lagos</b>	171
Vítor Serrão	
14 MARÇO	
<b>Apresentação do livro “Os Submarinos na Marinha Portuguesa”, de Maurício de Oliveira e outros*</b>	
Paulo Sacadura Cabral Portas	
19 MARÇO	
SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO “ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA” /2018	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	185
Francisco Vidal Abreu	
<b>Apresentação do livro premiado “As pescas em Portugal”, pelo autor*</b>	
Álvaro Garrido	

26 MARÇO	
<b>O domínio do rei nas águas interiores e no mar adjacente entre os séculos XII e XIX</b>	189
Fernando Gomes Pedrosa	
2 ABRIL	
CELEBRAÇÕES DOS 700 ANOS DA ORDEM MILITAR DE CRISTO	
<b>A Ordem de Cristo. Da Fundação em 1319 até 1789</b>	209
Alexandre de Sousa Pinto	
<b>A Ordem de Cristo como uma Ordem honorífica: da Reforma Mariana aos nossos dias*</b>	
Paulo Jorge Estrela	
9 ABRIL	
II SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO “OBSERVAÇÃO OCEÂNICA E MODELAÇÃO”	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	221
Francisco Vidal Abreu	
<b>O Instituto Hidrográfico na monitorização do Mar Português: avanços recentes e desafios futuros*</b>	
João Vitorino	
<b>Modelação oceânica e aplicações aos ciclos biogeoquímicos e do carbono, no contexto das alterações climáticas*</b>	
Jesus Dubert	
<b>Modelação numérica das condições ambientais no apoio às operações militares*</b>	
Luís Quaresma dos Santos	
<b>Imagens de alta resolução da estrutura termohalina e processos oceânicos, utilizando métodos sísmicos*</b>	
Luís Filipe Menezes Pinheiro	
<b>Palavras do Reitor da Universidade de Aveiro</b>	223
Paulo Jorge Ferreira	
30 ABRIL	
<b>A poesia restante do velho marinheiro</b>	227
Joaquim Félix António	
7 MAIO	
<b>O Mar e o Império em Jorge Ferreira de Vasconcelos</b>	255
Silvina Pereira	
11 MAIO	
XV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA – ERICEIRA “NOS 600 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1419-2019)”	
<b>Palavras do Presidente do ICEA*</b>	
José Viegas Freitas	



<b>A Madeira e os seiscentos anos do início dos Descobrimentos Portugueses</b>	281
José Manuel Garcia	
<b>Madeira, novo modelo de expansão</b>	293
António Costa Canas	
<b>Revisitar o ‘Livro Segundo’ das <i>Saudades da Terra</i>: em que se trata do descobrimento da Ilha da Madeira e suas adjacentes e da vida e progenie dos illustres capitães dellas, de Gaspar Frutuoso – um autor do século XVI</b>	299
João Abel da Fonseca	
<b>Descobrimento e Povoamento do Arquipélago da Madeira*</b>	
Nelson Veríssimo	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	311
Francisco Vidal Abreu	
14 MAIO	
<b>Músicas de Torna-Viagem e Diálogos Musicais no Império Português*</b>	
Rui Vieira Nery	
17 MAIO	
COLÓQUIO COM A UNIVERSIDADE DE COIMBRA INTEGRADO NO DIA DA MARINHA “O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS” – COIMBRA	
<b>O Estreito de Gibraltar, Ceuta e Tânger no Atlas de Pedro Teixeira Albernaz</b>	313
Vasco Soares Mantas	
<b>Gestão naval e construção imperial na Primeira Globalização</b>	329
Liliana Oliveira	
<b>O imaginário português na obra de Herman Melville – breve apontamento</b>	343
Mário Avelar	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	351
Francisco Vidal Abreu	
21 MAIO	
SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	353
Francisco Vidal Abreu	
<b>Apresentação da Medalha Comemorativa do 50º Aniversário da Academia de Marinha</b>	357
Herlander Valente Zambujo	
<b>Apresentação do livro “Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha”, pelo seu coordenador</b>	359
Artur Teodoro de Matos	
23 MAIO	
SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A EMBAIXADA DO REINO DE ESPANHA EM PORTUGAL	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	367
Francisco Vidal Abreu	

<b>Fernão de Magalhães à luz da cronística portuguesa do Século XVI</b> Ana Paula Avelar	369
<b>Um diálogo com Juan Sebastián Elcano</b> Alfredo Alvar Ezquerria	381
28 MAIO	
<b>Da “Ilha de Vera Cruz” a “Brasil” – uma revisitação serena de uma antiga crença</b> Onésimo Teotónio Almeida	397
4 JUNHO	
SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES “II CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DA RAINHA D. MARIA II”	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	409
<b>A Herança da Rainha. D. Maria II, e as instituições culturais do Portugal Contemporâneo*</b> António Filipe Pimentel	
<b>Música e Sociedade no Tempo de D. Maria II: Sociabilidade Burguesa e Anseios Cosmopolitas*</b> Rui Vieira Nery	
<b>Consortes e Pretendentes da Rainha Senhora Dona Maria II</b> Filipe Alberto Folque de Mendôça	411
<b>D. Maria II e a educação dos infantes da Casa de Bragança</b> José Rocha e Abreu	421
<b>Palavras da Presidente da Academia Nacional de Belas Artes</b> Natália Correia Guedes	429
11 JUNHO	
<b>O Mar e a Cultura Portuguesa*</b> Miguel Real	
17 JUNHO	
<b>A escrita de uma <i>História</i>: Da Utopia de Thomas More à Lisboa de Damião de Góis</b> Ana Paula Avelar	433
18 JUNHO	
<b>A pirataria no extremo sudeste algarvio, nos alvores da Idade Moderna</b> Fernando Pessanha	445
24 JUNHO	
<b>Apresentação do livro “Traços de vida de um Oficial de Marinha – raízes de um fio condutor”, de João Pires Neves</b> Francisco Vidal Abreu	473

25 JUNHO	
“ANTÁRTIDA – INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA PORTUGUESA E LOGÍSTICA”	
<b>A Geopolítica da Antártida e os interesses nacionais</b>	485
João José Brandão Ferreira	
<b>Antártida – Investigação científica portuguesa e logística*</b>	
Maria Teresa Cabrita	
2 JULHO	
APRESENTAÇÃO DO LIVRO “A MARINHA PORTUGUESA NA GRANDE GUERRA (1914-1918). O AFUNDAMENTO DO CAÇA-MINAS ROBERTO IVENS”	
<b>Portugal na Grande Guerra. O afundamento do caça-minas “Roberto Ivens”*</b>	
Carlos Baptista Valentim	
<b>O destroço do caça-minas “Roberto Ivens”: dos primeiros mergulhos à prospeção geofísica*</b>	
Paulo Costa	
<b>A arqueologia subaquática em Portugal*</b>	
Luís Filipe Vieira de Castro	
3 JULHO	
LANÇAMENTO E APRESENTAÇÃO DO LIVRO “ÁFRICA: DE PARAÍSO FASCINANTE A INFERNO INESPERADO. MEMÓRIAS DE UM MILICIANO (RESERVA NAVAL) (DEPOIMENTOS AUTOBIOGRÁFICOS)”	
<b>Apresentação do livro pelo autor*</b>	
José Manuel Ferreira Coelho	
9 JULHO	
<b>As formas políticas – do Estado nacional à união de Estados pela via do sistema das políticas comuns</b>	497
Joaquim Aguiar	
17 SETEMBRO	
<b>Polícia Marítima, uma instituição centenária, tão útil e relevante hoje como no passado</b>	525
Luís Carlos de Sousa Pereira	
24 SETEMBRO	
<b>Uma insólita epopeia americana</b>	535
Mário Avelar	
1 OUTUBRO	
<b>Cibersegurança no setor marítimo</b>	547
António Gameiro Marques	
8 OUTUBRO	
CICLO ECONOMIA DO MAR – “CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL”	
<b>Desenvolvimento da indústria naval nacional – o caso da <i>West Sea</i></b>	555
Renato Amorim	

<b>A indústria naval militar – enquadramento e perspectivas*</b> José Garcia Belo	
<b>A indústria naval. Ativo estratégico da Economia do Mar nacional</b> Victor Gonçalves de Brito	561
10 OUTUBRO	
III SEMINÁRIO INTERNACIONAL «PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO»	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	575
<b>Metodologia dos Estudos Marítimos</b> António Silva Ribeiro	577
<b>O Atlântico como espaço de confluência das línguas portuguesa e castelhana</b> Herlander Valente Zambujo	599
<b>União Europeia e o Atlântico: crises em terra, oportunidades no mar</b> António Rebelo Duarte	613
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	629
15 OUTUBRO	
HOMENAGEM AO EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	631
<b>Palavras do Vice-Presidente para a Classe de História Marítima</b> Vitor Gaspar Rodrigues	633
<b>Palavras do Presidente da Fundação Oriente</b> Carlos Monjardino	635
22 OUTUBRO	
CONCERTO DO CINQUENTENÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA, NO TEATRO SÃO LUIZ	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b> Francisco Vidal Abreu	639
29 OUTUBRO	
9º CICLO DE CONFERÊNCIAS RELAÇÕES LUSO-ITALIANAS “PORTUGAL PELA PENA DOS ITALIANOS (SÉCULOS XV - XIX)”	
<b>As cartas de Lisboa de Filippo Sassetti (1578-1583)</b> Rui Manuel Loureiro	641
5 NOVEMBRO	
<b>A Marinha e os Arquivos*</b> Maria Isabel Milheiro Beato	

12 NOVENBRO	
<b>Revisitando o “Cruzador República na China” – uma comissão feliz</b>	651
José António Cervaens Rodrigues	
19, 20 e 21 NOVENBRO	
XVI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA	
“FERNÃO DE MAGALHÃES E O CONHECIMENTO DOS OCEANOS”**	
26 NOVENBRO	
SESSÃO CULTURAL COMEMORATIVA DOS 20 ANOS DA TRANSFERÊNCIA DA	
ADMINISTRAÇÃO DE MACAU PARA A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA	
<b>No nascimento das relações Portugal-China*</b>	
Luís Filipe Barreto	
<b>Os 20 anos da transferência da Administração de Macau</b>	
<b>para a República Popular da China</b>	667
Vasco Rocha Vieira	
3 DEZEMBRO	
<b>Nos 150 Anos do nascimento do Comandante Abel Fontoura da Costa</b>	671
José Luís Leiria Pinto	
10 DEZEMBRO	
SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO E DAS COMEMORAÇÕES	
DO QUINQUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA	
<b>Palavras do Presidente da Academia de Marinha</b>	679
Francisco Vidal Abreu	
<b>50 anos da Academia de Marinha</b>	683
Jorge Semedo de Matos	
<b>Intervenção do Ministro da Defesa Nacional</b>	691
João Gomes Cravinho	
<b>Palavras de Sua Excelência o Presidente da República</b>	
<b>e Presidente de Honra da Academia de Marinha</b>	693
Marcelo Rebelo de Sousa	

---

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

\*\* Textos a serem publicados nas Atas do XVI Simpósio de História Marítima

## TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2019\*

Presidente

Almirante Francisco Vidal Abreu

Vice-Presidente (Classe de História Marítima)

Professor Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

Vice-Presidente (Classe de Artes, Letras e Ciências)

Contra-almirante Luiz Roque Martins

Secretário-geral

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

Secretária da Classe de História Marítima

Professora Doutora Ana Paula Avelar

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Dr. Paulo da Silva Santos



---

\* Eleitos para o triénio 2019-2021, pela Assembleia dos Académicos de 15 de novembro de 2018 e após homologação em 28 de novembro de 2018 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

## SÍNTESE DA ATIVIDADE CULTURAL EM 2019

A atividade cultural da Academia de Marinha decorreu de acordo com o Plano de Atividades anual. Durante o corrente ano foram realizadas 36 conferências ordinárias e 8 extraordinárias, das quais 7 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas, o que permitiu, sob diferentes perspetivas, um maior aprofundamento dos temas selecionados.

Comemoraram-se, com sessões dedicadas, as principais efemérides de relevância nacional em que a Marinha foi protagonista ou de algum modo interveniente, homenagearam-se personalidades de relevo da nossa vida académica, foram realizados ciclos de conferências e atividades sobre matérias que requeriam mais do que uma abordagem, participou-se em eventos com diversas instituições nacionais e estrangeiras, com palestras e conferências sobre temas e assuntos ligados ao mar e ao pensamento estratégico nacional a ele ligado.

De todas estas atividades destacam-se: a Sessão solene de 19 de março, referente à entrega do “*Prémio Almirante Teixeira da Mota*”, com a apresentação do Inteiro Postal e Carimbo Comemorativo; o Colóquio realizado em Coimbra a 17 de maio, subordinado ao tema “*O Mar: Tradição e Desafios*”, integrado nas Comemorações do Dia da Marinha, com 9 conferencistas; a Sessão solene integrada nas Comemorações do Dia da Marinha, realizada em 21 de maio, subordinada ao tema “*50 Anos da criação do Grupo de Estudos de História Marítima*”, com a apresentação do livro “*Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha*” e da medalha comemorativa dos 50 Anos da Academia de Marinha; um concerto executado pela Banda da Armada no Teatro São Luiz, a 22 de outubro, por ocasião das comemorações do quinquagésimo aniversário da Academia de Marinha; o XVI Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema “*Fernão de Magalhães e o conhecimento dos Oceanos*”, de 19 a 21 de novembro, que envolveu 27 conferencistas. Por fim, a 10 de dezembro teve lugar a Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico e das Comemorações do Quinquagésimo Aniversário da Academia de Marinha, presidida por Sua Ex.<sup>a</sup> o Presidente da República, que agraciou a Academia de Marinha com o título de membro honorário da Ordem Militar de Sant’Iago da Espada. Esta cerimónia contou com a presença, entre outras individualidades, do Ministro da Defesa Nacional, João Gomes Cravinho, e do Ministro do Mar, Ricardo Serrão Santos.

Da atividade editorial da Academia de Marinha salientam-se os lançamentos das obras: *Dieta Náutica e Militar*; *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*; *Atas do XV Simpósio de História Marítima*; *A Governação de Timor no século XVIII*; *Poder Naval e o papel das marinhas no século XXI*; *A instrução e o uso de armas brancas na Marinha*; *Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha*; *O Tesouro do Bom-Jesus*; *O Ensino na Real Academia dos Guardas-Marinhas no século XVIII e Memórias 2018*.

Desta forma, a Academia de Marinha tem dado continuidade ao esforço em manter viva a memória daqueles que participaram ou viveram períodos marcantes ou acontecimentos de relevo para a História de Portugal e da Marinha, ajudando desta forma a melhor entender o presente e perspetivar o futuro, através do conhecimento do passado.

## VIDA ACADÉMICA

### **Tomada de Posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2019/2021**

Em 8 de janeiro, em cerimónia presidida por Sua Ex<sup>a</sup>. o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Mendes Calado, teve lugar na Biblioteca Teixeira da Mota a tomada de posse dos titulares dos cargos estatutários da Academia de Marinha para o triénio 2019/2021, eleitos pela Assembleia dos Académicos em 15 de novembro de 2018, cujo o resultado foi homologado em 28 de novembro de 2018 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

A cerimónia terminou com a apresentação de cumprimentos e felicitações ao Presidente e demais membros do Conselho Académico.



### **Sessão Solene de Abertura do Ano Académico**

Sob a presidência do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Mendes Calado, teve lugar em 8 de janeiro, no Auditório da Academia de Marinha, a Sessão Solene de Abertura do Ano Académico, com a apresentação da comunicação “Portugal e o mar: Identidade e património”, pelo Professor Doutor António Barreto.

No final da Sessão, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada descerrou uma placa comemorativa do quinquagésimo aniversário da Academia de Marinha, dando desta forma início às comemorações oficiais.



## **Comemorações dos 150 anos do nascimento e dos 60 anos da morte de Gago Coutinho**

Em 19 de fevereiro teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão cultural conjunta com a Sociedade de Geografia de Lisboa e com a Comissão Cultural de Marinha, comemorativa dos 150 anos do nascimento e dos sessenta anos da morte de Gago Coutinho.

Os CTT, representados pelo seu Chairman, Professor António Gomes Mota, juntaram-se à cerimónia e lançaram um Selo Comemorativo do nascimento do Almirante Gago Coutinho, com a aposição do carimbo do primeiro dia.



## **II Sessão Cultural Conjunta com o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão**

Em 12 de março teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, a segunda sessão cultural conjunta com o Centro de Investigação Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, subordinada ao tema: “Páginas da Marinha Portuguesa/ Património Cultural”.

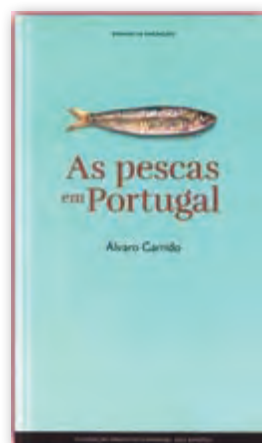
Para discursar sobre este tema foram convidados dois especialistas nesta matéria: pela AM, o Académico José Manuel Garcia com a comunicação “Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães” e, pelo CIJVS, o Académico Vítor Serrão com a comunicação “Contributos para a Iconografia Naval Portuguesa – os discursos de um quadro quinhentista em Lagos”.

## **Entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2018**

Em 19 de março teve lugar no Auditório da Academia de Marinha uma Sessão Solene de entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2018.

O júri deliberou, por maioria, atribuir o prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2018 ao livro “As pescas em Portugal”, da autoria de Álvaro Garrido, e uma menção honrosa à obra sobre a Heráldica da Marinha “O Armorial da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional”, da autoria de António Manuel Gonçalves e de José Manuel Cabrita.

Depois da cerimónia de entrega dos diplomas, o premiado, Professor Álvaro Garrido, apresentou o seu livro “As pescas em Portugal”.



## **Celebrações dos 700 anos da Ordem Militar de Cristo**

Em 2 de abril teve lugar, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão cultural comemorativa dos 700 anos da Ordem Militar de Cristo.

Depois das palavras de ocasião proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, seguiram-se as comunicações do Académico Alexandre de Sousa Pinto, intitulada “A Ordem de Cristo. Da Fundação em 1319 a 1789”, e do Dr. Paulo Jorge Estrela – “A Ordem de Cristo como uma Ordem honorífica: da Reforma Mariana aos nossos dias”.



## **II Sessão Cultural Conjunta com a Universidade de Aveiro**

Em 9 de abril decorreu, na Academia de Marinha, a segunda sessão cultural conjunta com a Universidade de Aveiro, subordinada ao tema “Observação Oceânica e Modelação”, tendo sido convidados, pela Academia de Marinha, dois oceanógrafos físicos: o Dr. João Vitorino e o Tenente Luís Quaresma dos Santos, com as comunicações – “O Instituto Hidrográfico na monitorização do Mar Português: avanços recentes e desafios futuros” e “Modelação numérica das condições ambientais no apoio às operações militares”, respetivamente. Em representação da Universidade de Aveiro foram oradores: o também oceanógrafo físico, Professor Jesús Dubert com a comunicação “Modelação oceânica e aplicações aos ciclos biogeoquímicos e do carbono, no contexto das alterações climáticas”, e o Professor Menezes Pinheiro, geofísico marinho e representante do Reitor da Universidade de Aveiro, que encerrou esta sessão conjunta com a comunicação intitulada “Imagens de alta resolução da estrutura termohalina e processos oceânicos, utilizando métodos sísmicos”.



### **XV Sessão Cultural Conjunta com o ICEA - Ericeira**

No dia 11 de maio teve lugar no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, a XV sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “Nos 600 Anos do descobrimento do Arquipélago da Madeira (1419-2019)”.

Após as saudações do Presidente do ICEA, Dr. José Viegas Freitas, foram apresentadas as comunicações “A Madeira e os seiscentos anos do início dos Descobrimentos Portugueses”, pelo Académico José Manuel Garcia, “Madeira, novo modelo de expansão”, pelo Académico António Costa Canas, “Revisitar o Livro Segundo das Saudades da Terra: em que se trata do descobrimento da Ilha da Madeira e suas adjacentes e da vida e progénie dos ilustres capitães delas, de Gaspar Frutuoso – um autor do século XVI”, pelo Académico João Abel da Fonseca, e “Descobrimiento e Povoamento do Arquipélago da Madeira”, pelo Doutor Nelson Veríssimo.

No final da Sessão usou da palavra o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu.



### **Comemorações do Dia da Marinha - Colóquio “O Mar: Tradições e Desafios” – Coimbra**

No âmbito das comemorações do Dia da Marinha, realizadas este ano na cidade de Coimbra, em 17 de maio, o Teatro Paulo Quintela da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra foi palco do colóquio intitulado “O mar: tradições e desafios”, organizado pela Academia de Marinha a pedido de Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Maria Mendes Calado.

Este encontro científico com a Universidade de Coimbra teve como objetivo divulgar a importância do Mar e da Marinha Portuguesa ao longo dos tempos e dar a conhecer à população em geral como se foram tecendo tradições e desafios.

## Sessão Solene integrada nas comemorações do Dia da Marinha



No âmbito das comemorações do Dia da Marinha 2019, teve lugar no Auditório da Academia de Marinha, em 21 de maio, uma Sessão Solene presidida por Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Maria Mendes Calado.

Em primeiro lugar foi apresentada a medalha comemorativa do cinquentenário pelo seu autor, o Secretário-Geral, Comandante Herlander Valente Zambujo, que frisou tratar-se de uma memória bem conseguida onde figuram as maiores referências da sua fundação, bem como as instituições que deram berço ao que atualmente designamos por Academia de Marinha.

Seguidamente foi homenageada a figura do “Pintor de Marinha”, criada em 2005 pelo despacho nº 39 de 22 de Junho do ALM CEMA, tendo por finalidade premiar todos aqueles cujo talento pudesse contribuir para o reforço da vocação marítima de Portugal. A concessão de Título de “Pintor de Marinha” incidiu em António Luís Correia Pinto Barbosa, detentor do Curso de Pintura da prestigiada Escola Soares dos Reis, no Porto, após decisão, por unanimidade, de um júri que, para além dos elementos institucionais, envolveu duas notáveis personalidades em representação da Academia Nacional de Belas Artes e dois oficiais da Marinha com reconhecida obra na área da pintura.

A finalizar, foi apresentado e lançado o Livro “Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha”, pelo seu coordenador Professor Doutor Artur Teodoro de Matos. Esta orgulhosa obra editada pela Academia de Marinha é uma homenagem pública aos dez fundadores que estiveram na génese do que hoje é a Academia de Marinha – a Doutora Virgínia Rau; o Capitão-de-mar-e-guerra António Marques Esparteiro; o Doutor Armando Cortesão; o Capitão-de-fragata Teixeira da Mota;



o Capitão-de-mar-e-guerra Humberto Leitão; o Dr. Alberto Iria; o Contra-Almirante Ramos Pereira; o Professor Luís de Albuquerque; o Contra-Almirante Sarmento Rodrigues e o Arquitecto Octávio Lixa Filgueiras.



### **Sessão Cultural Conjunta com a Embaixada do Reino de Espanha em Portugal**

A propósito da viagem de circum-navegação Magalhães – Elcano e por ocasião da visita a Lisboa do Navio-Escola da Marinha Real Espanhola “Juan Sebastián de Elcano”, teve lugar no Auditório da Academia de Marinha, em 23 de maio, uma sessão cultural conjunta com a Embaixada do Reino de Espanha em Portugal.

Após as palavras do Presidente da Academia de Marinha, foram apresentadas as comunicações, “Fernão de Magalhães à luz da crónica portuguesa do Século XVI”, pela Professora Ana Paula Avelar, Secretária da Classe de Historia Marítima da Academia de Marinha, e



“Um diálogo com Juan Sebastián Elcano”, pelo Professor Alfredo Alvar Ezquerro, em representação da Embaixada de Espanha e Membro da Academia Real de História da Espanha.

A Sessão foi encerrada com as palavras de Sua Excelência a Embaixadora do Reino de Espanha em Portugal, Dra. Marta Betanzos Roig.

### **Sessão Cultural Conjunta com a Academia Nacional de Belas Artes “II Centenário do nascimento da Rainha D. Maria II”**



A propósito do “II Centenário do nascimento da Rainha D. Maria II”, decorreu em 4 de junho, no Auditório da Academia de Marinha, uma sessão cultural em conjunto com a Academia Nacional de Belas Artes.

Nesta celebração foram convidados a dissertarem, numa primeira parte, o Académico António Filipe Pimentel com a comunicação “A Herança da Rainha. D. Maria II, e as instituições culturais do Portugal Contemporâneo”, e o Académico Rui Fernando Vieira Nery, que apresentou “Música e Sociedade no Tempo de D. Maria II: Sociabilidade Burguesa e Anseios Cosmopolitas”.

Seguiu-se a comunicação “Consortes e Pretendentes da Rainha Senhora D. Maria II”, apresentada pelo Prof. Doutor D. Filipe Alberto Folque de Mendôça. A terminar, o Académico José António Rocha e Abreu com a conferência “D. Maria II e a educação dos Infantes da Casa de Bragança”.

### **Visita ao Paço Ducal de Vila Viçosa**

Em 6 de junho o Paço Ducal de Vila Viçosa recebeu a visita dum comitiva da Academia de Marinha, por iniciativa da Professora Doutora Natália Correia Guedes, Presidente da Academia Nacional de Belas Artes, e membro da Academia de Marinha.



Esta visita ao Paço Ducal incidiu em particular no Andar Nobre, onde estão concentradas as coleções de Artes Decorativas de pintura, escultura, mobiliário, tapeçaria, cerâmica e ourivesaria. Foi também muito completa a visita à Biblioteca, que preserva o rico património deixado pelo Rei D. Manuel II, bem como à Sala do Tesouro.

### **III Seminário Internacional «Portugal, Espanha e o Atlântico»**

Em 10 de outubro decorreu na Academia de Marinha o III Seminário Internacional «Portugal, Espanha e o Atlântico», subordinada ao tema “*O Atlântico - diálogos culturais e estratégicos na contemporaneidade*”.



Os encontros científicos «Portugal, Espanha e o Atlântico» resultam de uma parceria entre o Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra – CEIS20, muito concretamente através do seu Grupo de Investigação Europeísmo, Atlantidade e Mundialização e a Universidad Nacional de Educación a Distancia – UNED-Madrid, através do Departamento de História Contemporânea da Faculdade de Geografia e História.

Para a dissertação de Abertura deste III Seminário foi convidado o Almirante António Silva Ribeiro, a que se seguiram as comunicações da Prof<sup>a</sup> Maria Manuela Tavares Ribeiro, do Comandante Valente Zambujo, da Prof.<sup>a</sup> Isabel Freitas Valente, do Vice-almirante António Rebelo Duarte e dos Professores António José Telo e Carlos Amaral. A conferência de Encerramento foi proferida pelo Prof. Hipólito de La Torre Gómez.

### **Homenagem ao Embaixador João de Deus Ramos**

Em 15 de outubro decorreu na Academia de Marinha uma sessão de homenagem ao Embaixador João de Deus Ramos, Vice-presidente da Academia de Marinha e anterior Presidente da Classe de História Marítima.

Um ano após a sua morte, a Academia prestou homenagem ao Senhor Embaixador João de Deus Ramos, *“ilustre figura que tão nobremente serviu esta instituição e que por todos era respeitado e de quem era fácil ficar-se amigo”*, lembrou o Presidente da Academia de Marinha, Francisco Vidal Abreu, nas suas palavras de abertura.

O primeiro interveniente foi o Presidente da Classe de História Marítima, Professor Vítor Gaspar Rodrigues, que atualmente *“ocupa o lugar de que foi titular o homenageado no anterior triénio e que com ele colaborou como Secretário da mesma classe”*.

Seguidamente, procedeu-se à assinatura do aditamento ao Protocolo existente entre a Academia de Marinha e a Fundação Oriente, acrescentando à designação do prémio então criado – Prémio Fundação Oriente – o nome *“Embaixador João de Deus Ramos”*.

A segunda intervenção foi proferida pelo Dr. Carlos Monjardino, Presidente da Fundação Oriente, *“seu amigo desde a infância e que, por mais que uma vez, o teve como seu bom colaborador”*.

A terminar, disse esperar que *“esta homenagem, apesar de singela, faça justiça ao respeito e admiração que o Senhor Embaixador João de Deus Ramos tinha pela instituição Marinha e por tudo o que deu a esta sua casa em que tão bem se sentia – a Academia de Marinha”*.

A encerrar, a viúva do Senhor Embaixador, Senhora Dr.<sup>a</sup> Maria Antónia, agradeceu a homenagem ali prestada à memória do seu marido.

### **Concerto do Cinquentenário da Academia de Marinha, no Teatro São Luiz**

A propósito das comemorações do quinquagésimo aniversário da Academia de Marinha, teve lugar no dia 22 de outubro, no Teatro São Luiz, um Concerto executado pela Banda da Armada.





O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, no seu discurso de abertura do concerto, salientou que *“ao celebrar a Academia de Marinha os seus 50 anos de serviço em prol da difusão da cultura marítima em Portugal, tornava-se assim indiscutível a necessidade de um momento musical, de um concerto marcante, que aludisse à importância chave que a música tem para a cultura naval e marítima portuguesa, juntando dois importantes organismos que trabalham neste âmbito, a Academia de Marinha e a Banda da Armada.”*

## XVI Simpósio de História Marítima

Subordinado ao tema “Fernão de Magalhães e o conhecimento dos oceanos”, decorreu na Academia de Marinha, de 19 a 21 de novembro, o XVI Simpósio de História Marítima, tendo sido apresentadas 27 comunicações, de acordo com o previsto no programa.

Assim, nestes três dias de Simpósio de História Marítima, onde se evocou a figura de Fernão de Magalhães como navegador e o conhecimento dos oceanos, foram debatidos os temas da História dos Oceanos, da Náutica, da Cartografia e da Arte de Navegar, da viagem (antecedentes e preparativos) e dos decisores e agentes históricos, que, a partir de 1519-1522, passaram a ser parte integrante da História Global da Humanidade.



## Sessão Solene de Encerramento do Ano Académico e das Comemorações do Quinquagésimo Aniversário da Academia de Marinha

Em 10 de dezembro, teve lugar no Auditório da Academia de Marinha a Sessão Solene de Encerramento do ano académico e das comemorações do quinquagésimo aniversário. A Sessão foi presidida por Sua Excelência o Presidente da República, Presidente de Honra da Academia de Marinha.

O Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, no seu discurso de abertura, após ter citado o verso de *Os Lusíadas* “por mares nunca de outro lenho arados”, que constitui a divisa da Academia de Marinha, saudou e agradeceu a presença do Senhor Presidente da República, do Ministro da Defesa Nacional, do Ministro do Mar e do Chefe do Estado-Maior da Armada, e lembrou que a referida Sessão Solene era o “resultado



do trabalho de uma pequeníssima equipa de militares e civis que, com o imprescindível apoio dos nossos ilustres académicos e com uma notável dedicação e brio, está empenhada no propósito comum de dar a conhecer a nossa história marítima, mas também as várias facetas das artes, letras e ciências ligadas ao mar”.

Para falar sobre a história da Academia, desde a sua génese em 1969, foi convidado o Académico Jorge Semedo de Matos, que após uma resenha histórica do que foi a instituição ao longo destes 50 anos, terminou a sua comunicação salientando que “a Academia de Marinha tomou para si todos os assuntos e sensibilidades do que ao mar e aos homens do mar dizem respeito. E assumiu-o com o sentido patriótico de quem tem a consciência do país que é Portugal, da sua Geografia e da sua História. Um país que deve a sua independência



ao facto de viver de mão dada com o Atlântico, que aprendeu a cruzar em todos os sentidos. Tem, pois, um desígnio que é nacional, para onde convergem os resultados de todas as nossas realizações”.

O Ministro da Defesa Nacional, João Gomes Cravinho, também discursou, elogiando o contributo da Academia na promoção de “uma cultura marítima ampla, verdadeiramente nacional e para quebrar as barreiras entre a arte e a ciência, entre civis e militares”. Acrescentou que este é o momento de repensar no Atlântico, que tem vindo a ganhar uma nova centralidade geoestratégica.

Após a intervenção do Ministro da Defesa Nacional, o Presidente da República usou da palavra e referiu que, quando em janeiro de 2018 assumiu “a simbólica presidência de Honra desta academia”, destacou a importância da “estratégia portuguesa para o mar” no plano interno e como “componente decisiva” da política externa e de defesa nacional. Passados quase dois anos, o Presidente de Honra da Academia elogiou a forma como a Academia de Marinha, com autonomia científica, “soube, numa palavra, institucionalizar-se, coisa bem rara numa pátria antiga e sábia, mas avessa a institucionalizações” e como “soube desse modo honrar a nossa Marinha e nessa exata medida honrar Portugal. Que mais se poderia sonhar como fruto de meio século de vida, de meio século de serviço a todos nós?”

A terminar, o Presidente da República salientou que “Portugal evoca, louva e agracia com o título de «membro honorário da Ordem Militar de Sant’Iago da Espada» a Academia de Marinha, assim homenageando a excelência ao serviço da vocação nacional de Portugal: a convergência entre culturas, civilizações e continentes, sempre através dos oceanos, sempre através do mar”, tendo de seguida entregado ao seu Presidente as insígnias de Membro Honorário da Ordem Militar de Sant’Iago da Espada, com que condecorou a Academia de Marinha.





Depois da execução do Hino Nacional pela Banda da Armada, o Presidente da República, acompanhado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e pelo Presidente da Academia, visitou a nova livraria, onde teve ocasião de apreciar as obras mais emblemáticas recentemente editadas, e na Galeria descerrou um painel de azulejos evocativo da efeméride.

### **Assembleia dos Académicos**

Foram realizadas duas Assembleias dos Académicos, uma no dia 31 de janeiro, para aprovação do Relatório das Atividades 2018 e do Plano de Atividades 2019, e outra a 17 de outubro, para a eleição de várias categorias de membros.

### **Prémio “Fundação Oriente” /2019**

Na reunião de 22 de outubro o júri deliberou atribuir o prémio “Fundação Oriente” /2019, *ex aequo*, no valor de cinco mil euros, aos trabalhos “*O Regresso dos Mortos. Os Doadores da Misericórdia do Porto e a Expansão Oceânica (Séculos XVI –XVII)*”, da autoria de Isabel dos Guimarães Sá, e “*O Poder entre Lisboa e o Oriente – Persistências e Mudanças na Administração – Do Ultimato ao Ato Colonial*”, de Célia Maria Ferreira Reis.



## Lançamento e apresentação de livros

*Dieta Náutica e Militar;*

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

*Atas do XV Simpósio de História Marítima;*

*A Governação de Timor no século XVIII;*

*Poder Naval e o papel das marinhas no século XXI;*

*A instrução e o uso de armas brancas na Marinha;*

*Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha;*

*O Tesouro do Bom-Jesus;*

*O Ensino na Real Academia dos Guardas-Marinhas no século XVIII;*

*Memórias 2018.*



### **Sessões realizadas**

Durante o corrente ano foram realizadas 36 conferências ordinárias e 8 extraordinárias, das quais 7 em sessões conjuntas com outras entidades homólogas, o que permitiu, sob diferentes perspectivas, um maior aprofundamento dos temas selecionados.

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

### **Acadêmicos falecidos**

Alberto Vieira

Mário Cesar Flores

Ádám Szászdi Nagy

## LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 17 de outubro

### **Honorários**

Rogério Silva Duarte Geral D'Oliveira

### **Eméritos da Classe de Artes, Letras e Ciências**

Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro

### **Efetivos da Classe de História Marítima**

#### **Por elevação**

Luís Miguel Ribeiro de Oliveira Duarte

### **Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências**

#### **Por elevação**

Álvaro Francisco Rodrigues Garrido

Luís Miguel Cardoso Bessa Pacheco

António Nuno Figueira de Campos Teixeira

### **Correspondentes da Classe de História Marítima**

Manuel Leão Marques Lobato

André Pinto de Sousa Dias Teixeira

Liliana Cristina Magalhães Oliveira

### **Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências**

João Paulo do Nascimento Vitorino

José Filipe Araújo Moreira Braga

Paulo Jorge Milhano Neves Estrela

Aldino Manuel dos Santos de Campos

### **Associados da Classe de História Marítima**

Carlos Franco Suanzes

Manuel Luiz Álvarez

Manuel Maria Ponce de León





## SESSÕES CULTURAIS



## TOMADA DE POSSE DO CONSELHO ACADÉMICO PARA O TRIÊNIO 2019-2021

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de Janeiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Saúdo V.<sup>a</sup> Excelência agradecendo, em nome do novo Conselho Académico, a brevidade com que homologou a lista resultante das eleições ocorridas em 15 de Novembro passado, bem como o ter encontrado disponibilidade para presidir a esta cerimónia, o que bem demonstra a importância que atribui à Academia de Marinha e a confiança que em nós deposita.

Senhores ex-Chefes do Estado-Maior da Armada, Senhores ex-Presidentes da Academia de Marinha, Senhores Presidentes das outras academias nacionais e instituições congéneres, Senhores Académicos, Senhores convidados, Senhores Almirantes, Senhores Oficiais, Sargentos, Praças e Civis aqui presentes.

A todos cumprimento agradecendo a vossa presença que interpreto como respeito institucional, amizade e confiança.

Tendo falado poucas semanas atrás na sessão de encerramento do ano académico anterior e voltando a falar daqui a poucas horas, na abertura do novo ano, não faria qualquer sentido um longo discurso enunciando uma larga lista de linhas programáticas. E assim será.

Mas não posso, quanto ao passado, deixar de agradecer a forma pronta, disponível, franca, competente e solidária como os membros do anterior Conselho me apoiaram. Sem essa atitude seria impossível fazer o que foi feito, cumprindo mesmo para além do prometido.

Desta antiga equipa apenas individualizarei um nome – o do Senhor Embaixador João de Deus Ramos – que nos deixou a poucas semanas do fim do mandato.

Homem íntegro, culto, muito respeitado, diplomata e conciliador, foi sempre um académico que ajudou a cultivar a coesão no seio do Conselho, onde a sua natural afabilidade constituía uma preciosa ajuda para resolver as questões mais delicadas. Todos sentiremos a sua falta.

Passemos agora ao futuro. E apenas quero assinalar três pontos.

Primeiro, para agradecer aos membros do anterior Conselho Académico que aceitaram acompanhar-me em mais um triénio na condução das actividades da Academia de Marinha e que agora nomeio: o Senhor Almirante Roque Martins e o Senhor Dr. Paulo Santos na classe de Artes, Letras e Ciências; o Senhor Professor Vítor Rodrigues, agora como Vice-Presidente da classe de História Marítima e a Senhora Professora Ana Paula Avelar que aceitou integrar o Conselho Académico como Secretária desta mesma classe. Estas quatro personalidades assegurarão a qualidade, e o rigor científico de tudo o que publicamos, bem como serão auxiliares preciosos

nas escolhas académicas das nossas actividades e dos oradores convidados. Por fim, o nosso Secretário-Geral, Comandante Herlander Zambujo, sem o qual seria impossível continuar a assegurar o dinamismo, a organização e o enquadramento da excelente guarnição militar e civil deste órgão cultural e apresentar resultados semelhantes aos do anterior triénio.

Em segundo lugar para vos falar de intenções, que são essencialmente as de continuar como até aqui, até porque a dimensão da equipa não permite alimentar novas e grandes iniciativas. O espírito é consolidar o que até agora se conseguiu fazer e fazê-lo, se possível melhor. Neste campo das intenções destaco apenas alguns aspectos com mais significado:

- Dar relevo às comemorações da viagem de circum-navegação, iniciada em 1519 por Fernão de Magalhães, fazendo dela tema central para os dois Simpósios de História Marítima, para o Simpósio de História do Oriente e para a Exposição de Artes Plásticas que ocorrerão durante o triénio, em plena ligação com a comissão de Acompanhamento da Marinha e em articulação com a Rede de Universidades Magalhânicas, de que também fazemos parte.

- Dar expressão concreta às comemorações dos 50 anos da Academia de Marinha que decorrerão durante o corrente ano e que envolverão, entre outras iniciativas, o lançamento de um Livro com a biografia dos dez fundadores do Centro de Estudos de História Marítima em 1969, génese desta Academia, um livro com a história da Academia de Marinha e um Concerto pela Banda da Armada no Teatro S. Luís, para lá de outras sessões em que haverá iniciativas singulares enquadradas nesta efeméride.

- Continuar, com o apoio da estrutura da Marinha, a melhoria das instalações, designadamente da loja, da biblioteca Teixeira da Mota, dos locais de trabalho dos Vice-Presidentes e Secretários das classes promovendo a sua aproximação física, bem como a criação de uma sala que possa acolher com dignidade os académicos que aqui desejarem trabalhar com alguma permanência.

- Iniciar, a partir do primeiro dia deste ano académico, a gravação em som e imagem de todas as sessões, permitindo assim que, para além das futuras memórias, na tradicional versão em papel, haja possibilidade de aceder a este conteúdo, agora com um enriquecido complemento, através do nosso portal.

- Alargar os protocolos já existentes a Universidades e Centros de Investigação fora da área metropolitana de Lisboa levando, através de sessões conjuntas, a Academia de Marinha a zonas onde a divulgação do mar está menos presente e trazendo essas instituições a nossa casa para melhor sentirem o sal da nossa vivência e do nosso saber.

- Continuar a privilegiar a realização de sessões conjuntas com as outras academias nacionais, a Sociedade de Geografia e a Comissão Portuguesa de História Militar, para além da evidente cooperação institucional com a Comissão Cultural de Marinha.

Finalmente o terceiro ponto que estará sempre presente. Honrar a divisa da Academia de Marinha – “Por mares nunca de outro lenho arados”, honrando assim também a Marinha a que pertencemos, mostrando aos outros que o sector cultural é uma aposta que vem de longe, divulgando e promovendo o conhecimento do mar, das marinhas e dos seus protagonistas maiores.

## TOMADA DE POSSE DO CONSELHO ACADÉMICO DA ACADEMIA DE MARINHA

Discurso do Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Almirante António Maria Mendes Calado, em 8 de Janeiro

Excelentíssimo Senhor Presidente da Academia de Marinha,  
Senhores Membros do Conselho Académico,  
Senhores Almirantes,  
Prezados Académicos,  
Distintos convidados,  
Minhas Senhoras e meus Senhores,

É com elevada honra que presido à cerimónia de tomada de posse do Conselho Académico da Academia de Marinha para o triénio 2019-2021, saudando todos os presentes e apresentando os meus votos que o ano que agora se inicia seja pleno de sucessos.

A relação dos titulares dos cargos estatutários para o próximo triénio, eleitos em Assembleia de Académicos, foi por mim homologada, conforme estabelecido no Regulamento Interno da Academia de Marinha.

Estou certo que o incontestável mérito, o percurso profissional e a atividade desenvolvida pelo conjunto de personalidades que hoje iniciam funções constituem, indubitavelmente, garantia da continuidade da atividade de excelência que aqui é desenvolvida.

Senhor Almirante Vidal Abreu,

Felicito Vossa Excelência pelo mandato que agora renova e agradeço a forma serena e abnegada como vem governando esta barca, mantendo um rumo de competência e cultivando a autonomia científica desta prestigiada instituição, que tanto distingue a Marinha.

De igual modo, felicito os restantes titulares - e de modo particular a Senhora Professora Ana Paula Avelar, que hoje inicia funções pela primeira vez - pela posse nos respetivos cargos, e agradeço a disponibilidade para coadjuvarem o Presidente e integrarem esta equipa coesa e muitíssimo competente que levará a Academia de Marinha “por mares nunca de outro lenho arados”, na demanda do reforço do merecido espaço de referência que ocupa.

Permitam-me que, em nome da Marinha, evoque a memória do Senhor Embaixador João de Deus Ramos - homem de cultura e profundo conhecedor da história do Oriente, amigo da Marinha e desta Academia -, recordando, de modo particular, a forma dedicada, afável e conciliadora como, no decurso do último triénio, exerceu as funções de vice-presidente da classe de História Marítima.

Minhas Senhoras e meus Senhores,

Incumbendo-lhe estatutariamente promover e desenvolver os estudos, e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as artes, as letras e as ciências e tudo o mais que diga respeito ao mar e às atividades marítimas, a Academia de Marinha desenvolve, atualmente, um conjunto ímpar de iniciativas, ao longo de um espectro muito alargado de áreas da cultura e das ciências, muito para além do que diz respeito à dimensão militar marinha.

Passados 50 anos da fundação, em 1969, do Grupo de Estudos de História Marítima - organismo criado pelo almirante Pereira Crespo que está na sua génese -, a Academia de Marinha constitui-se como um organismo diferenciador da Marinha, dedicado à atividade cultural de excelência, ao aprofundar do conhecimento e à reflexão, cujo propósito extravasou as fronteiras do País e da própria língua portuguesa.

Vivemos hoje um tempo de grande incerteza, em que a sociedade se transforma a um ritmo ditado pela tecnologia, alterando profundamente o relacionamento entre os estados, as instituições e os cidadãos. O centro do poder está, aparentemente, a deslocar-se do Ocidente para o Oriente. O clima - como o conhecemos -, está a mudar, ao mesmo tempo que os recursos do planeta se mostram finitos e escassos.

Em momentos de incerteza, quando poucas coisas parecem fazer sentido, o passado guarda importantes lições e o futuro deve ser projetado com prudência. Conhecermos quem somos e de onde viemos poderá ser a chave para o nosso sucesso como País, cientes que hoje, como ontem, o mar constitui a nossa geografia mais estrutural, o acesso que possibilita abrir novas oportunidades a um território exíguo.

Esta Academia constitui-se, assim, como um espaço de eleição para a consolidação do conhecimento no quadro das ciências do mar e da história e da cultura marítima, para a divulgação científica, para o ensaio e para a reflexão sobre os temas da atualidade ligados ao mar e, por esta via, aprofundar o nosso conhecimento e perspetivar o papel que este tema de inegável importância terá para Portugal.

Num século que será, seguramente, o dos Oceanos, acredito que a Academia de Marinha poderá dar um contributo muito relevante para desenvolver e preservar, na sociedade, a memória do nosso passado e, através deste, estabelecer uma forte identificação com o mar e com a sua importância na construção do nosso futuro coletivo.

Senhor Almirante Vidal Abreu,

Prezados académicos,

Termino, manifestando toda a minha disponibilidade para dar o apoio necessário para que a Academia de Marinha possa continuar a desenvolver a sua importante atividade, honrando a divisa “por mares nunca de outro lenho arados”.

Disse.

## SESSÃO SOLENE DE ABERTURA DO ANO ACADÉMICO DE 2019

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 8 de Janeiro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Saúdo V<sup>a</sup> Excelência por ter aceitado presidir à sessão de abertura deste novo ano académico quando, ainda hoje, já se tinha deslocado à Academia de Marinha para dar posse ao novo Conselho Académico para o triénio de 2019-2021. Como Comandante da Marinha, já tinha deixado bem expressa a estima e consideração que por nós nutria. Agora, também com a responsabilidade acrescida de ser nosso membro efectivo, consideramos que é mais uma distinção que nos confere e que honra todos os membros desta Academia.

Não posso deixar de referir que esta cerimónia, como anunciado, estava para ser presidida, por iniciativa do Almirante CEMA, pelo Senhor Ministro da Defesa Nacional, cuja presença foi cancelada por razões maiores, na última Sexta-feira. Foi pena, pois foi há mais de 15 anos que um Ministro da Defesa presidiu a uma sessão nesta Academia. Apenas por curiosidade, era então ministro o Dr. Paulo Portas e comandava a Marinha o actual presidente desta Academia. No entanto, não deixa de ser grato ter verificado que o Ministro da Defesa tem a sensibilidade que lhe permite aceitar presidir a uma importante sessão do órgão cultural que tutela, mesmo que indirectamente.

Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhores Académicos, Senhores Convidados, Excelências.

Não tenho à minha frente uma assembleia de jovens como seria desejável para que interiorizassem, bem mais novos, a importância da lição que dentro em pouco aqui será produzida. E não é por acaso que se irá insistir no tema da identidade nacional. Em contrapartida, estou certo que esta assembleia é constituída pelos melhores difusores da causa que nos alimenta – a importância estratégica do mar para Portugal. Bem hajam pela vossa presença.

Tendo ainda há poucas horas, no acto de posse do novo Conselho Académico, falado e enunciado resumidamente as principais linhas que nortearão este novo mandato, serei necessariamente breve e não me irei repetir, focando-me apenas em dois pontos.

O primeiro, global, e que manteremos como pensamento âncora ao honrar a nossa divisa “por mares nunca de outro lenho arados”. Isto significa inovar, desbravar, ser pioneiro, mas mantendo um espírito solidário, de camaradagem e de entre ajuda que os homens ligados ao mar não podem deixar de ter.



É precisamente dentro desse espírito que, para a primeira lição deste ano, foi convidado o Senhor Professor António Barreto que ao longo dos últimos anos nunca desistiu de nos ajudar a pensar quem somos, o que fomos, o que poderíamos ser, para onde vamos e para onde deveríamos ir. E nós marinheiros, bem sabemos que para navegar é preciso saber donde se parte e onde se quer chegar, ajustando a proa à deriva e a velocidade ou o pano ao tempo que enfrentamos.

O segundo ponto é para anunciar, formalmente, as iniciativas que ocorrerão ao longo de 2019, ano em que passaram 50 anos desde que o seu fundador, o Almirante Sarmiento Rodrigues, marinheiro de eleição, político íntegro e homem visionário, decidiu colocar a primeira pedra desta construção académica ímpar, criando o Grupo de Estudos de História Marítima em 05 de Março de 1969.

Hoje, primeiro acto destas comemorações, presidida por uma Comissão de Honra encimada por Sua Excelência o Senhor Presidente da República e nosso Presidente de Honra, já estarão disponíveis os PIN alusivos à efeméride e, no final da sessão, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada descerrará uma placa comemorativa dos 50 anos que já decorreram desde o início desta construção que começou com o Grupo de Estudos de História Marítima, passou pelo Centro de Estudos de Marinha, tendo finalmente tomado a forma de Academia de Marinha.

A 19 de Março, por ocasião da sessão solene da atribuição do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” e face à proximidade da data de 05 de Março a que já se aludiu, será apresentada e lançada uma medalha comemorativa. Será ainda emitido um inteiro postal, centrado no mesmo tema, com a imprescindível colaboração dos CTT e, no final da sessão, será inaugurado, no topo nascente da galeria, um vitral com uma imagem bem apropriada a uma Academia de Marinha, e que fomos descobrir nas reservas do Museu de Marinha.

A 21 de Maio, na sessão dedicada ao Dia da Marinha, será apresentado e lançado um livro de homenagem aos dez fundadores do referido Grupo de Estudos. Foi convidado para coordenar esta obra o nosso académico Professor Teodoro de Matos que, para a sua elaboração, convidou doze distintas personalidades que escreverão as biografias de cada um dos membros fundadores.

A 22 de Outubro, e com a pronta colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, cujo presidente também integra a Comissão de Honra, decorrerá no Teatro São Luís um concerto pela Banda da Armada.

Finalmente, a 10 de Dezembro, na sessão de encerramento do ano académico de 2019, que será, em princípio, presidida por Sua Excelência o Presidente da República, será apresentado e lançado um outro livro, este sobre a História da Academia de Marinha, para cuja coordenação foi convidado o nosso académico Comandante e Doutor Jorge Semedo de Matos. Será ainda descerrado um trabalho de artes plásticas no topo poente da galeria com a representação do emblema da Academia de Marinha.

Ao longo do ano serão ainda expostas todas as obras editadas pela Academia desde o seu início e, na medida das disponibilidades financeiras, serão executadas algumas obras para melhoria das instalações, com o imprescindível apoio da estrutura superior da Marinha.

Para cumprir como prometido, resta-me trazer-vos umas curtas notas curriculares do Senhor Professor António Barreto, abreviando o retracto de uma riquíssima vida profissional e académica que encheria muitas páginas, fazendo assim jus á sua reconhecida e genuína modéstia.

É licenciado em Economia Social pela Universidade de Genebra, onde também se doutorou em Sociologia. Integrou, como investigador, o Instituto de Pesquisas das Nações Unidas para o Desenvolvimento Social e, mais tarde, o Gabinete de Estudos Rurais da Universidade Católica Portuguesa. Leccionou várias disciplinas do âmbito da sociologia na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa. Ingressou no Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa onde se manteve até à sua jubilação.

Foi vogal do Conselho de Administração do Instituto Nacional de Estatística e Presidiu ao Conselho de Administração da Fundação Francisco Manuel dos Santos, onde nos deixou uma obra notável, a PORDATA. Assinou documentários para a televisão de índole social e de comentário político, continuando a assinar crónicas para jornais e revistas.

Foi Secretário de Estado do Comércio Externo e Ministro do Comércio e Turismo e mais tarde, da Agricultura e Pescas. Foi deputado à Assembleia da República. Foi agraciado com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo e também com a da Ordem da Liberdade.

É vasto o conjunto de livros por si publicados ao longo de 50 anos, essencialmente com análises sociais e políticas de Portugal e dos Portugueses, mas sem nunca esquecer a sua região de origem, o Norte e o Douro.

Tentei, com esta rápida revisão do percurso de vida de um homem que todos conhecemos e admiramos, lembrar-vos o privilégio que é para nós ter hoje connosco o Sr. Professor António Barreto.

Vamos ouvi-lo.



## O MAR COMO PATRIMÓNIO

Comunicação apresentada pelo  
Prof. Doutor António Barreto, em 8 de Janeiro

A identidade nacional poderá definir-se de muitas maneiras. Não vou discutir agora, aqui, os conceitos. Apenas direi que conto, para a minha definição de identidade, com a natureza ou a geografia, o património e a história.

Nada de singular define uma identidade nacional. Não há uma característica que, por si só, resuma um país, uma nação, um povo ou um Estado. É no conjunto de vários traços e factores, que poderemos detectar uma particularidade, um conjunto que forma uma personalidade, que faz com que um país seja único. Portugal não escapa à regra.

A singularidade de Portugal (e de qualquer outro país) reside na combinação única da sua natureza com a geografia e a história. A geografia mais o património de um país é, em grande parte, a sua identidade. O património é o que não é a natureza. É toda a criação cultural, técnica, artística e ideológica de um povo.

Como tão bem afirmou Orlando Ribeiro, Portugal é Mediterrânico, Atlântico e de transição. E situa-se no extremo ocidente do continente europeu. Esta combinação dá-lhe um pouco de originalidade. Já a cultura material e artística oferece um paradoxo. Por um lado, é o que parece mais específico e original. Por outro, não é um factor diferenciador absoluto. Na verdade, essa cultura é tipicamente europeia e cristã. As grandes correntes patrimoniais europeias estão todas aqui presentes: românica, gótica, renascentista, maneirista, barroca e romântica. Nesse aspecto, novamente, a identidade portuguesa reside na maneira como se combinam estas correntes e estas influências.

No cruzamento da natureza e da geografia com a cultura material e artística, começamos a aproximar-nos da identidade do país, do que faz dele uma entidade singular. Acrescente-se a história, designadamente a história política. É esta que vai afirmar Portugal como país diferente, como entidade nacional especial.

Segundo alguns dos nossos melhores autores Alexandre Herculano, Oliveira Martins, Leite de Vasconcelos, Orlando Ribeiro e José Mattoso, Portugal não nasce da unidade, mas sim do que é diverso. Também Alberto Sampaio, António José Saraiva e Eduardo Lourenço contribuíram de modo decisivo para concretizar e reflectir a identidade nacional, feita sempre a meio caminho entre a geografia, a história e o património. Em todos eles, está presente a ideia de que Portugal nasceu da diversidade. Por outras palavras, de uma pluralidade sem nome, emanou a unidade.

É o Estado, os seus monarcas, soldados, instituições e seguramente o seu povo que vão construir um país. É o Estado português que constrói a nação, não o contrário, como poderá

ter acontecido noutros países. O Estado e a política, os militares, os artesãos, os camponeses, os sacerdotes e os monges fizeram um país e uma nação.

Portugal iniciou-se em terra, mas fez-se no mar. Portugal fez-se contra Espanha e através do mar. O vizinho, concorrente e rival, ajudou, por oposição, no carácter e na organização. Sem querer, obrigou os Portugueses a virar costas e ir para outros destinos. Para o mar e o mundo. A História de Portugal é uma história de fixação da fronteira terrestre, de transferência de um povo para o litoral, de estabelecimento perto da costa e de navegação pelo mar.

Repito: Portugal fez-se contra Espanha. Isto é, no mar. Sem o mar, Portugal ficaria mais pobre e talvez espanhol. Foi o mar que obrigou a uma nova vocação, um novo destino. É bem provável que, sem o mar, Portugal não fosse hoje um país independente. No concerto das nações, Portugal valeu por ser rival de Espanha e por ajudar a dividir a Ibéria, mas também porque havia o Brasil e África, quer dizer, o mar.

O mar é uma das primeiras realidades da identidade nacional. Tal como as montanhas, os rios, o clima e as planícies, são estas as condições naturais. Além das influências ibéricas, é o mar que traça o perfil de Portugal. Mas o mar foi sendo apropriado e utilizado. O mar acabou por ser património. O mar já não é apenas natureza. Tal como o montado alentejano ou os socalcos durienses, o mar passou a fazer parte da identidade do país.

O mar criou a pesca, a alimentação, a economia, a navegação e o transporte. Depois, criou os descobrimentos e as economias no mundo, as viagens, o comércio, a escravatura, a colonização e a emigração. Antes disso, tinha criado escolas e navegação, construção naval e manutenção, oceanografia e cosmografia, arte de viajar e navegar. Com toda esta carga, o mar deu ainda as várias economias da energia, da ciência e da investigação.

A ligação de Portugal ao mar nunca foi desmentida. É realçada por toda a gente que escreve sobre Portugal. É sublinhada pelos que reflectem sobre uma estratégia para Portugal. É valorizada pelos que discutem o futuro de Portugal na Europa e no mundo. Não se conhecem contestações claras daquela ligação. Nem sequer o Velho do Restelo pode ser invocado: na verdade, ele vitupera a Glória, a Fama, a ambição e a cobiça, não o mar nem a navegação.

O mar é quase personagem de “Os Lusíadas”, escrito maior da identidade nacional, ou antes, escrito que funda a identidade nacional. Naquele poema, concebido para celebrar e narrar os feitos do mar e das descobertas, logo na segunda linha o mar é invocado: “... que da ocidental praia lusitana, por mares nunca dantes navegados...”. O mar passou a ser português, porque Camões assim o disse e estabeleceu. A identidade nacional não é um dado, não é um ponto de partida, não é uma condição. A identidade é uma construção permanente, móvel, humana e contraditória. A identidade pode até ser um mito que se transforma em verdade. Uma lenda em que se acredita. Camões não criou nem descobriu o mar, que já lá estava. Descobriu o Portugal do mar ou o mar de Portugal...

Séculos depois de “Os Lusíadas”, o hino nacional não deixaria de começar, significativamente, pela conhecida linha “Heróis do mar...”. Mais tarde ainda, o mais importante poeta português contemporâneo, Fernando Pessoa, na “Mensagem”, não tem dúvidas: “Que o mar

com fim será grego ou romano: O mar sem fim é português...”. E Unamuno terá dito que “foi o mar que fez Portugal”.

Além de real, o mar também é, para Portugal, mito e lenda. Quando esta se transforma em facto, “imprima-se a lenda”, diz-se em filme célebre. Quando o mito se transforma em facto, passa a ser verdade. A independência de Portugal é um mito tornado verdadeiro. É uma lenda feita verdade e realidade. Os mitos são assim. Existem. Uns totalmente falsos, outros apenas parcialmente. Uns incertos, outros metafóricos. Nunca inteiramente verdadeiros. Mas existem. Por isso são mitos. Por isso quase parecem inspirar os povos.

O mar é natureza. Por definição, não faz parte do património de um país, entendendo este como essencialmente cultural e técnico. O património é obra humana e resulta da história e da cultura. Mas há realidades naturais que se transformam, pela história, pela cultura e pela técnica, em obras de património. Assim é com o mar para os Portugueses. O mar da pesca, da marinha, das viagens, dos transportes, das praias, do desporto, dos recursos económicos, da fonte de energia, dos civis e dos militares é património. O mar do poema, da literatura, da mitologia, do sonho, dos descobrimentos, da expansão, do império, da Europa e da economia é património e identidade. Há um mar igual ao dos outros, há um mar que é português. Como há uma cultura igual à europeia e uma cultura portuguesa.

De todos os factores de afirmação nacional, o mar poderá ser seguramente, na Europa, o mais importante e com vastas potencialidades, mas sobretudo o mais singular. A qualidade da mão-de-obra, certas produções industriais, o vinho e a cortiça, as praias e o clima, as tradições e a paisagem, são alguns dos factores de atracção do país, da sociedade e da economia. Mas todos eles parecem iguais aos de outros, não distinguem forçosamente um país e um contributo. Praias convidativas, excelentes vinhos, um clima extraordinário, bons sapatos e têxteis, automóveis baratos, uma mão-de-obra de qualidade e outros tantos trunfos fazem o nosso orgulho e chamam estrangeiros, mas tenhamos a certeza de que os outros países também os têm. Nada disso nos distingue, nada disso pode ser considerado como contributo insubstituível. Não se trata aqui de nacionalismo ou de patriotismo económico, mas tão só do realismo necessário a sustentar a posição de Portugal no mundo.

Pergunte-se: o que tem Portugal de especial para dar ao mundo? Qual a força singular de Portugal para a Europa e para o mundo? A resposta, para alguns, não faz dúvidas: o mar, a plataforma continental, as actividades e os recursos marítimos, as potencialidades marítimas e geográficas e o valor estratégico de Portugal poderão constituir o mais forte e mais específico contributo de Portugal para a Europa. Desde que, evidentemente, estudado, investigado, cuidado, aproveitado, explorado e protegido. Desde que considerado como prioridade nacional. Não uma prioridade entre dezenas, como é frequente entre nós, onde nunca faltam as prioridades destinadas a demonstrar que nada ficou esquecido, mas sim como uma das principais.

O conceito estratégico de defesa nacional, na sua última versão de 2013, é ambíguo nas definições e na determinação das prioridades. O Atlântico Norte e o Atlântico no seu todo são a segunda e a terceira áreas de importância estratégica para Portugal, sendo a Europa a primeira, no

que é uma definição equívoca, sugerindo quase que a Europa, na sua versão continental, pode ser considerada sem o mar ou sem o Atlântico. O que me parece desajustado.

O conceito estratégico refere as prioridades nacionais para o Estado, a segurança, a defesa e a estrutura militar. Em boa teoria, para toda a sociedade, mas até pelo seu título, parece apenas desejar focar a vertente de defesa nacional. Não é unânime, pois claro, nem recolhe consenso absoluto. Como nada na vida, muito menos na política nacional. Mas deveria ou poderia ser mais preciso. A definição dos objectivos nacionais permanentes e conjunturais, por exemplo, relega para posição subalterna o mar e a sua especificidade. Neste “Conceito”, o mar, em todas as suas acepções, aparece subalterno e referido em elencos de importância relativa.

Este conceito estratégico de defesa nacional não define com devido rigor as prioridades nacionais, nem sobretudo se preocupa em estabelecer os trunfos e as prioridades essenciais. Por outras palavras, o conceito estratégico define mal o contributo de Portugal para a União Europeia, a Europa e o mundo. O que tem Portugal realmente de estratégico? O que deve Portugal proteger e promover em simultâneo como seus trunfos e suas realidades originais? Para muitos, é indiscutível que se trata do mar, do Atlântico, da Zona exclusiva e da plataforma continental. E neste conjunto devemos incluir todas as actividades, recursos e potencialidades disponíveis, desde as económicas às biológicas, passando pelas energéticas, as educativas, as de circulação e transporte, as de controlo de navegação, as de construção e reparação naval, as de formação, as de investigação oceanográfica, as de lazer e desporto...

Note-se que esta importância para Portugal também o seria para a Europa e sua União. É incompreensível, por exemplo, que Portugal, os seus aliados e a União Europeia não se tenham ainda empenhado em construir, gradualmente, em Portugal, muito especialmente nos Açores, um grande centro europeu ou instituto de investigações atlânticas, com áreas de interesse em todos os domínios, da oceanografia à astronáutica, da investigação à formação de cientistas, de técnicos e de marinheiros... Tem sido certamente por miopia portuguesa e dos nossos aliados que um tal centro não existe. Chegou mesmo a haver uma resolução aprovada por unanimidade na Assembleia da República, há várias décadas, no sentido de recomendar ao governo que se iniciassem esforços nesse sentido. Apesar da unanimidade, a resolução desapareceu nos esconsos legislativos. Os nossos aliados poderão ter a desculpa da concorrência, ou simplesmente do ciúme, o que é errado, mas é natural. A União Europeia e a NATO poderão ter a desculpa de não se quererem envolver em decisões controversas, o que é um desperdício, mas previsível. Já Portugal, ao subalternizar uma hipótese como esta, não tem desculpas. Será que as dezenas de “institutos europeus” de toda espécie, da universidade à tecnologia, da igualdade de género às telecomunicações, têm mais importância e mais relevo para o futuro dos Europeus do que o mar?

Em todo o seu esplendor, na história e no futuro, nas capacidades e potencialidades, o mar pode ser o mais importante e mais específico contributo português para a Europa. Para o que é preciso não só história e recordação, não só cultura e património, mas também ciência e investimento. Ciências exactas, oceanográficas, ciências de energia, da fauna e da flora, estudo e

exploração da plataforma continental e das 200 milhas de zona exclusiva, escolas de investigação, observação oceanográfica e astrofísica, transportes e comunicação, pesca, conserva, actividade portuária e construção e reparação naval: o catálogo não tem fim.

Segundo os especialistas, nomeadamente Augusto Mateus e Ernâni Lopes, a fileira da economia do mar, ainda longe das suas enormes capacidades, empregará hoje mais de 100 000 pessoas e será responsável por qualquer coisa como 8 mil milhões de euros de produto. Trata-se, evidentemente, de um dos mais promissores sectores de actividade, produção, emprego e investigação da nossa economia. Com as vantagens, como ponto de partida, da tradição, do conhecimento adquirido, da posição geográfica e da especificidade no conjunto das nações.

É tão evidente a importância vital do mar para o nosso país, tanto no passado como para o futuro, que é arrepiante ver como tantos o marginalizam e o consideram subalterno relativamente a outras possíveis prioridades nacionais. Deste ponto de vista, o mar e o património têm um destino comum: são os dois enjeitados da política nacional relativamente à presença de Portugal no mundo. De ambos se dizem maravilhas. A ambos se atribuem prioridades indiscutíveis. Para ambos, só se conhecem elogios. Perante ambos, todos sonham e tremem de emoção.

Mas não é com emoções que se trata do futuro e se cuida da estratégia nacional. É com factos, planos, recursos, equipamento, estudo e investigação e formação de cientistas, técnicos e marinheiros. A Defesa nacional é um caso especial. Há décadas que vivemos ciclos sucessivos de emagrecimento, para além, dizem muitos, dos mínimos necessários. Com este empobrecimento da defesa, veio também o da Marinha e respectivas ciências e escolas do mar. Em paralelo, separou-se a sociedade civil da defesa e dos compromissos militares, naquele que foi um dos grandes erros das últimas décadas. Nas condições em que foi feita, a supressão do serviço obrigatório militar ou civil não parece ter constituído um progresso real para o país e os seus cidadãos.

No caso do mar, perdeu-se em várias frentes. Na defesa e segurança. Na economia e na ciência. Na afirmação internacional e no contributo para a Europa.

Há quase quarenta anos, no momento de aprovação da Lei das 200 milhas marítimas, foi referido o conceito ou o velho princípio de que o mar é recurso e território, não apenas local de passagem e transporte. Foi então dito que a política marítima era um nosso contributo específico para a construção europeia. E ainda foi sublinhado “que não há só países grandes e pequenos: há países que aproveitam bem ou que aproveitam mal os seus recursos naturais, geográficos e humanos. Se não queremos ser o país pequeno da Europa, o que quer dizer pobre e dependente, já sabemos o caminho que temos a seguir: aproveitar ao máximo, de modo racional, sem depredações, o país que temos”! Palavras antigas que ainda hoje parecem válidas.

Até porque pode ser hoje ultrapassada a velha questão da oposição entre a Europa e o Atlântico. É verdade que pode haver uma tónica diferente em cada termo da alternativa, mas também é verdade que a via mais fértil consiste na da ligação entre os dois, trazer o Atlântico para a Europa, estender a Europa para o Atlântico. Portugal pode desempenhar um papel de primeira importância neste modelo de desenvolvimento. Por outras palavras, o mar português pode ser também o mar da Europa.



Tempo houve em que o mar e a Europa se excluía. Um contra a outra! A Europa contra o mar! Esse dilema parece ultrapassado. Ou antes, há modos de evitar o dilema: de trazer o Atlântico para a Europa e levar a Europa para o Atlântico. O que quer dizer que o Atlântico não é fronteira de Portugal, nem da Europa: é uma extensão de Portugal e da Europa. Pode pensar-se que estamos a jogar com as palavras, mas sabemos que não: os dilemas e as escolhas estão aí para que saibamos optar.

A este propósito, vale a pena perguntar: para que servem a independência, o património e a autonomia? Em tempos de integração europeia, de globalização e de reforço das alianças internacionais, não estarão estes valores tradicionais a necessitar de revisão urgente? É provável que sim, que necessitem de revisão, como tudo na vida. Mas o essencial é justamente o oposto à afirmação hipotética inicial: é nesses tempos que a autonomia e o património adquirem mais valor, não por razões meramente simbólicas, mas porque esses são valores que aumentam a personalidade e o carácter de um povo, muito especialmente as liberdades.

A integração internacional tende a homogeneizar, em processo que apaga a autonomia. O excesso de igualdade de instituições, de costumes e de comportamentos não é recomendável, é um traço dos regimes tendencialmente totalitários. Veja-se como, na história, os que aspiraram ao despotismo ou ao totalitarismo têm uma especial inclinação para a igualdade. A igualdade pressupõe um poder superior, que a impõe; sugere a eliminação do mérito e do esforço, que distinguem; e consagra um condicionamento das liberdades criativas que diversificam. É por estas razões que cada país, mesmo em tempo de integração internacional, tem dever e interesse em preservar a autonomia e o património, pois são as suas liberdades que estão em causa.

Não quero referir governos em concreto, mas a verdade é que o mar, na sua mais vasta acepção, tem perdido importância em Portugal nas últimas décadas. Todos os estudiosos o dizem. Qualquer que seja o ponto de vista, em termos absolutos ou relativos, na economia, na marinha, na ciência, no transporte ou no investimento, o mar parece ter ficado para trás.

Em todos os capítulos, marinha armada e mercante, transportes de mercadorias, pesca, turismo e lazer, o mar tem perdido importância, tem declinado ou não se tem desenvolvido a par dos nossos parceiros. Esta evolução ainda está hoje por estudar. O que levou os Portugueses a escolher outras vias, a desaproveitar a sua geografia, a perder a competição com outros países, a recorrer a outros mercados e serviços para as necessidades relacionadas com as actividades marítimas? Foram escolhas deliberadas? De quem? Foram consequências imprevistas de outras opções? Quais? O continente europeu, a rodovia, a aviação, o comércio de importação, a falta de recursos científicos e técnicos, a contenção da Armada e da Marinha e a fractura entre interesses públicos e privados foram as causas desta espécie de declínio verificado ao longo das últimas décadas?

Terá havido erros na concepção das políticas públicas? Estratégias que se revelaram desastrosas? É possível imaginar que o mar tenha sido de tal modo identificado com o anterior regime autoritário, com a guerra colonial e com a falta de liberdades que os responsáveis pelo

novo regime terão evitado ou ignorado o tema? A discussão presta-se evidentemente a especulação. Mas parece razoável admitir que foram cometidos erros de avaliação.

É verdade que Portugal esteve empenhado em todas as negociações internacionais de desenvolvimento e regulação das actividades marítimas e piscatórias. Parece que Portugal acompanhou, de modo activo e com protagonismo, a evolução do Direito marítimo, a definição de zonas exclusivas e de plataformas continentais e a reorganização internacional das actividades marítimas. É mesmo referido, com frequência, que essa participação de Portugal teve momentos altos, com o empenho profissional de oficiais, académicos, técnicos e especialistas de alto calibre. Mas fica-se com a impressão de que se tratou de uma participação de super-estrutura, isto é, sem acompanhamento efectivo e prático na economia, nas instituições, nas empresas, nas escolas, na frota e nas actividades científicas à altura da participação internacional.

Estou convencido de que é possível recuperar caminho e tempo perdidos. Não voltando atrás, avançando. Com investimento e formação. Mas a minha convicção não faz ciência. É bem possível que estejamos à beira de uma perda histórica. Em tempos de refundação ou de reorganização da Europa, seria importante que as autoridades, assim como a sociedade civil e académica, aproveitassem esta oportunidade para rever o empenho essencial no futuro do país.



# A EXTENSÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL O PROCESSO DE AVALIAÇÃO

Comunicação apresentada pelo Comandante  
Aldino Santos de Campos<sup>1</sup>, em 22 de Janeiro

## Resumo

O processo de extensão da plataforma continental, à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, desenvolve-se em diversos momentos distintos. O seu derradeiro momento é durante a avaliação por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas que, através de uma Subcomissão constituída para o efeito, interage com o Estado costeiro por forma a tomar pleno conhecimento da proposta de extensão e preparar as respetivas recomendações que irão estabelecer os limites da proposta como finais e vinculativos. Esta é uma fase de grande responsabilidade para o Estado costeiro, onde este deve participar de uma forma construtiva em conjunto com a Subcomissão, a fim de se chegar a um entendimento que permita definir a geometria final dos limites da plataforma continental além das 200 milhas marítimas.

Este documento centra-se essencialmente no processo de consideração das propostas de extensão das plataformas continentais, por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental, onde é abordado o seu enquadramento edificado durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o produto final esperado do desfecho de todo este processo – a definição da Área como Património Comum da Humanidade.

Palavras-chaves: CNUDM, Plataforma Continental, Comissão de Limites da Plataforma Continental, Recursos marinhos, Área

---

<sup>1</sup> Comissão de Limites da Plataforma Continental - Nações Unidas  
Instituto Português de Relações Internacionais  
Centro de Investigação Naval.

As opiniões expressas são exclusivamente do autor e não refletem necessariamente os pontos de vista da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas ou de qualquer instituição Portuguesa.

## Introdução

Vivemos momentos únicos na história das relações entre Estados. Pela primeira vez, e de forma multilateral, os Estados chegaram a um consenso geral onde definem como partilhar entre eles a riqueza dos recursos existentes no Oceano Global. Este feito, consubstanciado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), permite simultaneamente conjugar o realismo estrutural dos Estados costeiros, ao exercerem jurisdição exclusiva sobre os recursos marinhos no solo e subsolo adjacente aos seus Estados, com a salvaguarda dos interesses dos Estados não costeiros ou interiores, ao estabelecer uma Área consignada como Património Comum da Humanidade. Esta linha de pensamento construtivista vem enaltecer a entidade humana como beneficiário final deste vasto património, que são os recursos marinhos, focando especial atenção para os Estados mais desfavorecidos.

Assumindo a velha máxima de Robert Frost “*good fences make good neighbours*” torna-se necessário definir os limites desta nova realidade, isto é, onde terminam os poderes exclusivos dos Estados costeiros e onde começa a designada Área. De uma forma sintetizada, poder-se-á dizer que o somatório dos limites de jurisdição, individuais a cada Estado costeiro, vai inferir o limite da própria Área, o Património Comum da Humanidade.

A CNUDM, por muitos considerada como a Constituição para os Oceanos, engloba uma multitude de vontades que têm de ser compreendidas no seu tempo. Uma das partes do seu corpo (Parte VI) refere-se à definição da Plataforma Continental e como os limites desta podem ser delineados além das 200 milhas marítimas medidas a partir das linhas de base dos Estados costeiros.

Para melhor compreender a análise desta matéria, e sintetizar o seu conteúdo no tempo e no espaço, optou-se por subdividir este documento em três momentos temporais. O primeiro permitir-nos-á compreender o passado e entender como chegamos ao atual Regime dos Oceanos. O segundo momento irá descrever como, com base no presente Regime, podemos materializar o regime acordado, sendo dada uma especial atenção ao processo de extensão da plataforma continental, atualmente em consideração por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC). Finalmente, um último momento relativo ao futuro e às consequências que podem advir dos projetos de extensão dos Estados vizinhos. Neste último hiato temporal serão igualmente apresentadas algumas reflexões sobre os novos paradigmas geoestratégicos marítimos resultantes deste processo que, paradoxalmente, já tiveram o seu início a que a nós nos diz respeito.

## O Regime dos Oceanos

De uma forma mais assertiva ou mais passiva, o Regime dos Oceanos tem alternado sobre diversos rumos ao longo da história da humanidade. Sem regressar a um passado muito profundo podemos afirmar que, à escala global, quer o tratado da Alcáçovas-Toledo

(1479), quer o tratado de Tordesilhas (1494) começaram a marcar a subdivisão da hidrosfera entre duas das nações emergentes na sua época, a saber, por um lado o reino de Portugal e, por outro, os reinos de Castela e de Aragão. Estes tratados, fruto da tensão diplomática entre as duas partes que disputavam a soberania sobre os novos territórios “descobertos” ou conquistados, estabeleceram a doutrina do *Mare Clausum*, abrindo o caminho da exclusividade marítima para estas potências marítimas em expansão.

Esta hegemonia Ibérica durou até aos primeiros conflitos comerciais entre Portugal e a Holanda, quando este último Estado evocou o princípio natural de justiça apresentado por Hugo Grotius<sup>2</sup>, dando início a uma nova doutrina marítima, o *Mare Liberum*. Com o início desta doutrina, no século XVII (1609), considerada condição essencial para o desenvolvimento do comércio marítimo internacional, os direitos e a jurisdição nacional sobre os oceanos ficaram limitados a uma estreita faixa de mar adjacente às costas dos Estados costeiros, isto é, o mar em toda a sua plenitude era livre, não sendo pertença de ninguém. De notar ainda o contributo de John Selden, publicado na sua obra de 1635 “*The Right and the Domination of the Sea*”, em que este reforça a ideia do mar adjacente aos Estados costeiros como soberania exclusiva do Estado, doutrinando desta forma uma nova versão de *Mare Clausum*, todavia espacialmente limitada.

A doutrina do *Mare Liberum*, que favoreceu em grande parte a *Pax Britannica* através da livre circulação marítima do Império Britânico, perdurou até meados do século XX, altura em que se iniciou um ímpeto para a exploração dos recursos marinhos por parte dos Estados costeiros.

A primeira referência no sentido de um Estado costeiro explorar recursos marinhos para além da faixa costeira adjacente, no qual exercia soberania, está associada ao Tratado de Paris<sup>3</sup>. Contudo, é com a Declaração de Truman<sup>4</sup>, logo após o culminar da II Guerra Mundial e sob o desígnio de se redesenhar as esferas de influência das potências vencedoras da guerra, que os Estados Unidos vêm declarar a exclusividade de poderes de jurisdição e de controlo sobre recursos existentes nos fundos marinhos contíguos às suas águas territoriais. Nesta declaração, em oposição ao Tratado de Paris, há um grande cuidado em designar essa soberania exclusivamente sobre os recursos existentes na plataforma continental e não sobre a plataforma continental propriamente dita. Este foi sem dúvida um marco disruptivo na doutrina legal do Regime dos Oceanos relativamente ao objeto em estudo – a plataforma continental. Subsequentemente a esta declaração, outros Estados reclamaram para os mesmos poderes, embora com geometrias e limites bastante distintos, o que resultou na necessidade, por parte

<sup>2</sup> Jovem advogado Holandês que redigiu o célebre texto intitulado *De jure praedae*, de onde é de salientar o capítulo XII, intitulado *Mare Liberum*.

<sup>3</sup> Assinado em 1763 entre o Reino Unido, como potência administrante de Trinidad e Tobago, e a Venezuela.

<sup>4</sup> 1945 US Presidential Proclamation No. 2667, Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf, adotado em 28 de setembro de 1945.

da comunidade internacional, na codificação de uma lei universal relativamente aos oceanos. Esta necessidade foi colmatada, ou pelo menos tentou ser, com a realização da I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>5</sup> da qual resultaram quatro convenções essenciais para dar a cobertura legal a uma governança universal dos Oceanos.

Desta conferência, concluída em 1958, em Genebra, Suíça, resultaram quatro convenções distintas que visavam resolver algumas questões sobre os Oceanos tidas como fundamentais na altura. Uma das convenções<sup>6</sup> visava em estabelecer uma fórmula internacionalmente aceite para delimitar a plataforma continental e regular as pretensões até então estabelecidas unilateralmente pelos vários Estados costeiros. O modelo acordado para fixar o limite exterior da plataforma continental assentava essencialmente em duas fórmulas. A primeira, uma herança muito fiel à Declaração de Truman, limitava a plataforma continental através da isobatemétrica dos 200 metros de profundidade<sup>7</sup>. Esta definição de plataforma continental assente no critério da profundidade é muito próxima de sua realidade geo-científica, uma vez que a partir desta profundidade o gradiente torna-se muito mais acentuado coincidindo com o talude continental. A segunda fórmula postulada na Convenção de 1958, também conhecida com base no critério da explorabilidade, defendia que o limite da plataforma continental era designado como o local onde a profundidade das águas permita a exploração dos recursos naturais. Facilmente se conclui que a segunda fórmula deixava em aberto toda e qualquer gama de profundidades ou distância ao Estado costeiro, uma vez que dependia única e exclusivamente desse mesmo Estado ter a capacidade tecnológica para explorar no mar profundo. Muito possivelmente, nos finais dos anos 50, a tecnologia existente apenas permitisse explorar até aos 200 metros, mas claramente, com o progresso tecnológico, este valor de profundidades seria ultrapassado pelos países mais avançados, colocando estes em vantagem face aos países subdesenvolvidos e abrindo assim um desequilíbrio entre Estados no que ao acesso aos recursos naturais do Oceano diz respeito.

Um segundo marco disruptivo na evolução do Regime dos Oceanos foi a Declaração de Arvid Pardo<sup>8</sup> que introduziu uma doutrina totalmente liberal face à Convenção de 1958 sobre a plataforma continental. Apresentou ainda, durante a sua intervenção<sup>9</sup> uma linha doutrinária completamente idealista e inovadora em termos das relações internacionais para os Oceanos que consistiu na qualificação do leito do mar e respetivo subsolo como

---

<sup>5</sup> Conferência de Genebra, 1958.

<sup>6</sup> As quatro convenções que resultaram da primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foram: (1) Convenção do Mar Territorial e da Zona Contígua; (2) Convenção do Alto Mar; (3) Convenção sobre a Pesca e sobre a Conservação dos Recursos Vivos do Alto Mar; e (4) Convenção da Plataforma Continental.

<sup>7</sup> Na Declaração de Truman o valor de referência para a profundidade limite da plataforma continental foi fixado nas 100 braças (U.S. fathom) o que equivale a cerca de 180 metros.

<sup>8</sup> Embaixador maltês junto das Nações Unidas.

<sup>9</sup> 22ª Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, 1 de novembro de 1967.

património comum da humanidade. Esta declaração foi indubitavelmente o ponto de partida para o estabelecimento de uma nova ordem jurídica para a regulação dos Oceanos.

De forma sucinta, o estabelecimento desta nova ordem internacional para os Oceanos foi conseguido durante a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>10</sup>. O produto final desta conferência deu origem ao instrumento legal atualmente vigente – a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar<sup>11</sup> – que serve de base jurídica para a atual Governança Internacional dos Oceanos. Analogamente, o princípio orientador da CNUDM<sup>12</sup> está intimamente relacionado quer com a história do Direito Internacional<sup>13</sup> quer com a das Relações Internacionais. Na CNUDM estão contidas as diferentes linhas doutrinárias que espelhavam a realidade das Relações Internacionais no período de 1973 a 1982<sup>14</sup>. Nela está também expressa a política dos países representados nas Nações Unidas, sendo o reflexo disso, a participação não só dos Estados costeiros, mas também dos Estados Interiores e dos Estados geograficamente desfavorecidos. Uma prova final da amplitude e universalidade desta “Constituição para os Oceanos” foi o enorme número de assinaturas por parte dos Estados logo no dia de abertura a votação – 115. A Convenção mostra também o declínio da hegemonia por parte dos Estados Unidos<sup>15</sup> nesta matéria, quer limitando a soberania para o exercício de exploração de recursos, através da imposição de limites finitos resultantes da própria Convenção, quer pela redução da capacidade de projeção de poder naval pela limitação da navegação à escala mundial<sup>16</sup>.

A CNUDM, embora consista apenas no objeto jurídico para a Governança Internacional dos Oceanos, ela é, de facto, muito mais do que isso. Se considerarmos as distintas amplitudes vertidas nas diversas Partes da Convenção, podemos analisar a mesma do ponto de vista jurídico, geográfico – no que diz respeito à nova geografia de jurisdição no mundo, e até mesmo ambiental. A CNUDM também tem uma grande particularidade que é em subdividir uma entidade una, o Oceano Global, numa série de domínios espacialmente aceites pelas partes participantes na Conferência, sendo que cada uma dessas partes está emersa num regime jurídico próprio que a caracteriza.

---

<sup>10</sup> A II Conferência NU sobre o Direito do Mar, que decorreu durante seis semanas (Genebra) em plena guerra-fria (1960), não foi conclusiva devida ao facto da bipolarização política da altura. Os Estados tomavam parte da posição ora dos Estados Unidos ora da União Soviética, o que não permitiu que se chegasse a um entendimento global para o bem dos Oceanos.

<sup>11</sup> Designada por muitos autores como Convenção de Montego Bay de 1982.

<sup>12</sup> Também designada pelo Presidente da III Conferência das Nações Unidas sobre a Lei do Mar, Sr. Tommy T.B.Koh, como a “Constituição para os Oceanos”.

<sup>13</sup> De acordo com John Dugard: ‘The evolution of the law of the sea is the history of international law itself, for since its earliest days international law has been deeply involved in the regulation of navigation and fishing’ (John Dugard, 2005)

<sup>14</sup> Período em que decorreu a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

<sup>15</sup> Os Estados Unidos ainda não ratificaram a Convenção, não sendo por isso Estado-parte da CNUDM.

<sup>16</sup> Embora um dos princípios fundamentais da CNUDM seja a liberdade de navegação, esta veio a ser geograficamente restringida pelo desenho das novas linhas de base reta traçadas ao abrigo da própria Convenção.



## Os domínios geográficos da CNUDM

A CNUDM, sendo um pacote doutrinário *único – the one package deal* – vai englobar alguma da doutrina anteriormente delineada como produto final da conferência de Genebra. Por exemplo, o conceito de Mar Territorial e Zona Contígua definidos na respetiva Convenção de 1958 sobre esta matéria é importada para este novo documento. O mesmo acontece com a Convenção do Alto Mar e com alguns ajustes a Convenção sobre a Pesca e Preservação dos Recursos Vivos no Alto Mar. A estas convenções, que definem na sua essência espaços marítimos, junta-se ainda o novo conceito de Zona Económica Exclusiva que, embora contestado por diversos Estados geograficamente desvantajosos, veio redefinir profundamente o desenho dos domínios de jurisdição marítima em todo o globo terrestre. Finalmente, e relativamente à importação da Convenção da Plataforma Continental de 1958, são abandonados os critérios que então definiam a plataforma continental jurídica sendo estas substituídas por uma definição de geometria complexa e que, em grande medida, de afastam daquilo que é tradicionalmente aceite pela comunidade geocientífica como plataforma continental geológica. Na Figura 1 encontram-se ilustrados os diversos espaços marítimos bem como os domínios de soberania previstos na CNUDM.

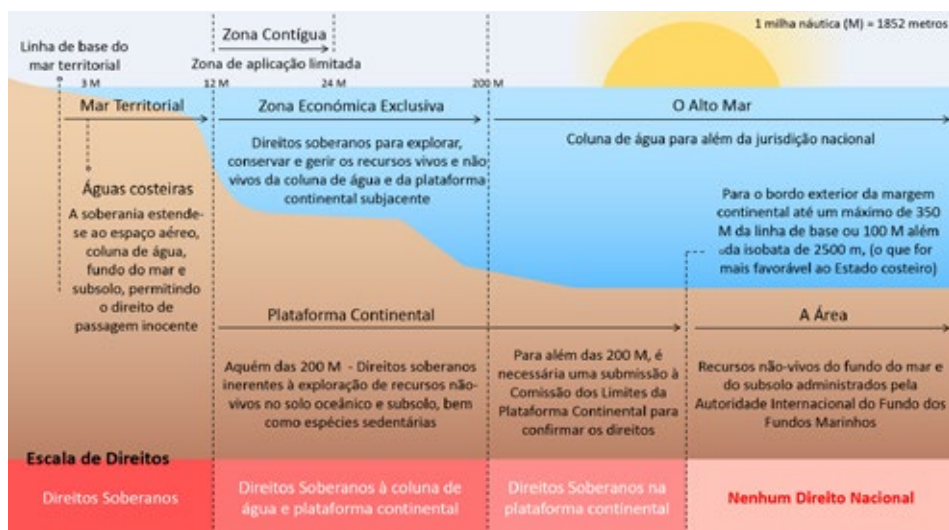


Figura 1- Os domínios marítimos previstos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Fonte: Maritime zones under the UNCLOS (Geoscience, Australia))

## A Plataforma Continental

No artigo 76 da CNUDM, são enunciadas as novas fórmulas que permitem derivar a titularidade deste espaço sob o critério da definição do bordo exterior da margem continental jurídica, sendo também apresentadas as duas fórmulas restritivas a aplicar sobre a

margem continental jurídica por forma a fixar os limites exteriores da plataforma continental à luz da CNUDM (Figura 2).

De uma forma bastante simplista podemos resumir que as fórmulas permissivas, que permitem delinear o bordo exterior da margem continental, tomam como referência o denominado pé do talude continental (lugar na base do talude continental onde a variação do declive é máxima). Deste ponto, podemos medir a distância geodésica de 60 milhas marítimas (obtendo a linha de Hedberg) ou identificar pontos cuja espessura sedimentar seja pelo menos 1% da distância desse mesmo ponto ao pé do talude mais próximo (a união dos vários pontos determinados com estas características deriva a linha de Gardiner).

Na sua essência, a Plataforma Continental jurídica, tal como delineada pelo seu conjunto de fórmulas, quer permissivas, quer restritivas, compreende o solo e o subsolo do leito marinho de um Estado costeiro, sendo esta o prolongamento natural do território terrestre desse mesmo Estado. Esta premissa, herança da Proclamação de Truman, é no seu conjunto com o objeto de direito de soberania – exclusividade sobre os recursos vivos e não vivos existentes no solo e subsolo – um fator fundamental, que tem de ser demonstrado, para a definição do limite exterior da plataforma continental.

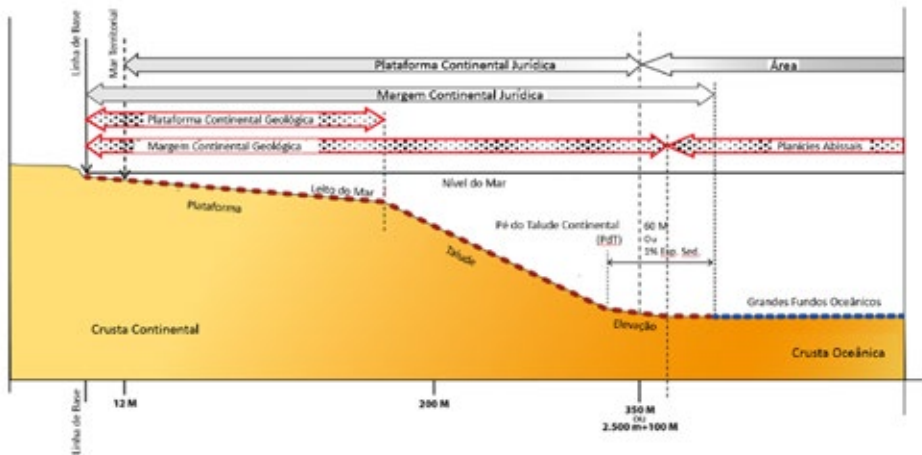


Figura 2 - A Margem Continental e as regras elencadas no Artigo 76.

(Imagem: Paulo Neves Coelho)

Cabe ao Estado costeiro definir esses limites de soberania, sendo os mesmos demonstrados através de evidências científicas que, em primeiro lugar demonstrem o prolongamento natural através da morfologia submarina e, em segundo lugar, demonstrem a continuidade geológica a fim de demonstrar se os elementos da margem são, ou não, componentes naturais da margem continental. O prolongamento natural é demonstrado através das já anunciadas fórmulas permissivas (seja a linha de Hedberg ou a linha de Gardiner), sendo que

este define no seu conjunto o bordo exterior da margem continental. A demonstração geológica permite, de uma forma abreviada, selecionar qual a linha de restrição a utilizar (a das 350 milhas marítimas medidas a partir das linhas de base ou as linhas das 100 milhas marítimas medidas a partir da isobatimétrica dos 2500 metros). É portando a conjugação das diversas linhas resultantes que vai estabelecer a linha final podendo esta resultar numa geometria complexa.

O Estado costeiro, após preparar a solução técnica que define os limites exteriores da plataforma continental (comumente designada como proposta de extensão ou submissão) submete junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), através do Secretário-geral das Nações Unidas, sendo essa considerada em tempo oportuno por uma Subcomissão designada para o efeito. Esse é o atual momento no que à proposta Portuguesa diz respeito.

### **O Processo de avaliação**

Em março de 2017, durante a 43ª sessão da CLPC, foi constituída a Subcomissão que está presentemente a apreciar a proposta nacional. Os seus elementos foram eleitos pela CLPC no início da 44ª sessão, após as eleições para o atual mandato da CLPC (quinquénio 2017-2022). O modo de validação do processo de extensão, apresentado na Figura 3, é o resultado de um caminho a percorrer em várias fases. A primeira, já concluída através da submissão junto da CLPC, vai permitir que a comunidade internacional possa apreciar e pronunciar-se sobre a proposta de extensão de acordo com a regra 50 das Regras de Procedimento da Comissão de Limites da Plataforma Continental (RdP-CLPC). Portugal submeteu a sua proposta em 13 de maio de 2009 e no decorrer desta fase foram entregues várias notas verbais<sup>17</sup> por parte do governo de Espanha e Marrocos, originando as respetivas respostas, quando necessário. Após este período, que deverá ser, de acordo com a regra 51 das RdP-CLPC, de pelo menos de três meses, a CLPC avalia o grau de confidencialidade da proposta e após a apresentação formal por parte do Estado costeiro, designa uma Subcomissão para o efeito ou, alternativamente devido ao volume de trabalho da CLPC, coloca numa lista de espera até que a sua vez chegue. A apresentação formal da proposta portuguesa, como anteriormente descrito, foi realizada em 10 de abril de 2010, sendo Portugal colocado na posição 44 na sequência de entrega de propostas.

Chegado o momento de avaliação da proposta nacional, o momento em que vivemos presentemente, é através da Delegação Portuguesa, na interação com a Subcomissão constituída, que o Estado vai trabalhar no sentido de justificar qualquer dúvida suscitada pela Subcomissão relativamente à proposta apresentada, no sentido de esta preparar uma

---

<sup>17</sup> Para consulta das notas verbais consultar [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_prt\\_44\\_2009.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_prt_44_2009.htm)

proposta de recomendações a ser considerada ao nível da Comissão. A proposta de recomendações apresentada pela Subcomissão irá ser escrutinada por todos os membros da Comissão, sendo que durante este período não haverá interação com a delegação nacional que submeteu a proposta.

Finalmente, após aprovação das recomendações por parte da Comissão, estas são submetidas ao Estado costeiro que, considerando-as favoráveis, são publicitadas internacionalmente através do Secretário-geral das Nações Unidas, sendo os limites exteriores da plataforma continental que se encontrem além das 200 milhas marítimas considerados finais e obrigatórios. Contrariamente, caso o Estado não concorde com os limites exteriores plasmados nas recomendações, poderá resubmeter uma nova proposta, total ou parcial (numa zona geográfica específica), sendo que esta proposta é considerada numa primeira oportunidade pela Comissão que avaliou a proposta original (ou pelo menos pelos membros ainda existentes na Subcomissão caso o mandato vigente tenha terminado e alguns dos membros tenham sido substituídos).



Figura 3 - Fluxograma funcional relativo aos passos requeridos para o processo de Extensão da Plataforma Continental

A presente fase deste processo poderá ter uma duração variável em função da apreciação técnica por parte da Subcomissão e aprovação pela Comissão de Limites. Contudo, e pela análise de casos análogos ao português, estima-se que o processo tenha a duração entre três a cinco anos após o início da sua consideração e caso as recomendações sejam favoráveis às pretensões nacionais.

Todavia, esta é uma fase que o Estado depende dos critérios de análise da Comissão de Limites, comissão essa que vale a pena entender a sua gênese e funcionamento.

### **A Comissão de Limites da Plataforma Continental**

A Comissão de Limites da Plataforma Continental é um dos três<sup>18</sup> órgãos estabelecidos pela CNUDM que tem como principal missão avaliar as propostas de extensão da plataforma continental dos Estados costeiros além das 200 milhas marítimas. A CLPC é, acima de tudo, uma comissão técnico-científica, no seio das Nações Unidas, estabelecida por meio de uma convenção multilateral.

A gênese do seu estabelecimento remete-se para a III Conferência da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), sendo que, em maio de 1975, os Estados Unidos propuseram a criação de uma comissão técnica denominada então como “Comissão de Fronteiras da Plataforma Continental”<sup>19</sup>. Esta iniciativa viria a ser reforçada mais tarde pelo Japão, durante a quarta sessão desta conferência, que apontava como principal missão para esta Comissão a certificação das submissões por parte dos Estados proponentes de extensão da Plataforma Continental. Por sua vez, na mesma sessão, o Canadá apresentou uma proposta mais detalhada relativamente à Comissão, nomeadamente sobre o número de membros, as áreas de conhecimento requeridas para os membros<sup>20</sup>, as funções executivas<sup>21</sup>, os procedimentos de avaliação das propostas e a natureza da certificação da comissão<sup>22</sup>. Foi igualmente apresentado na proposta Canadiana o limite temporal do prazo de submissão de dez anos, após a entrada em vigor da Convenção. Nos textos finais da CNUDM, este prazo seria apenas contabilizado após a data da ratificação<sup>23</sup>. Na oitava sessão da Conferência este assunto voltou à discussão, desta vez centrada nos poderes concedidos à Comissão. Apesar de vários delegados entenderem que deveriam ser dados poderes de decisão à Comissão, outros opuseram-se à ideia. Desta forma, foi apresentada uma proposta pela União Soviética no sentido de se redefinir o produto final da avaliação das propostas como “recomendações” em vez de “decisões”. Todavia, estas recomendações teriam de ser finais e inalteráveis, tendo esta ideia sido reforçada por Singapura como recomendações “definitivas e obrigatórias”<sup>24</sup>. Finalmente, na nona sessão da UNCLOS III, sob proposta da Alemanha,

---

<sup>18</sup> Comissão de Limites da Plataforma Continental, Tribunal Internacional do Direito do Mar e Autoridade dos Fundos Marinhos.

<sup>19</sup> *Continental Shelf Boundary Commission*

<sup>20</sup> Geologia, hidrografia e geofísica.

<sup>21</sup> Certificar a delimitação e providenciar aconselhamento técnico aos Estados, se solicitado.

<sup>22</sup> Final e vinculativo.

<sup>23</sup> Sendo mais tarde adiado, para os Estados que ratificaram a CNUDM antes de 13 de maio de 1999, para esta data - Data da publicação das linhas de orientação técnico-científicas da CLPC.

<sup>24</sup> *Final and binding*.

a denominação da Comissão foi alterada para aquela que hoje é conhecida - Comissão de Limites da Plataforma Continental. Apesar de ter ainda havido, nesta sessão, uma tentativa de redefinir os poderes da Comissão, que certos delegados<sup>25</sup> consideravam vagos, não houve alteração substantiva à proposta de texto negociada, as provisões finais relativas à Comissão estão definidas no parágrafo 8 do Artigo 76º da CNUDM e no Anexo II à Convenção.

Como anteriormente descrito, a principal preocupação dos delegados durante a UNCLOS III, relativamente à CLPC, era a natureza do seu produto final, nomeadamente se este estaria ao nível de “decisões” ou de “recomendações” sobre as propostas apresentadas. Sobre o conteúdo da sua missão, sempre houve consenso geral, recaído este sobre dois objetivos distintos. O primeiro recai sobre a análise técnica dos dados e outros materiais apresentados pelos Estados costeiros, por forma a estenderem a sua plataforma continental além das 200 mi, e apresentarem as recomendações a seu respeito. O segundo consiste em facultar aconselhamento técnico e científico aos Estados costeiros durante a preparação das suas submissões, desde que solicitado por estes. O facto de, no primeiro mandato da Comissão, serem apresentadas unicamente recomendações, garante que as prerrogativas soberanas do estado costeiro em relação à sua plataforma continental, incluindo o poder de delinear os limites exteriores, não são violadas. Desta forma, o poder de recomendação da Comissão refere-se à avaliação dos métodos e dados utilizados pelo estado costeiro ao delinear os seus limites exteriores. Relativamente ao segundo mandato, o apoio técnico científico, na preparação das submissões de acordo com as regras de procedimento da CLPC, é limitado a um máximo de três membros, uma vez que estes membros ficam logo à partida fora do elenco de membros elegíveis para constituir a subcomissão que irá apreciar a mesma submissão.

A comissão é composta por 21 elementos que satisfaçam determinados requisitos. O primeiro requisito a ser considerado para integrar a CLPC é a natureza da sua qualificação profissional. De acordo com o Artigo 2 do Anexo II à CNUDM, os candidatos elegíveis para a CLPC deverão ser peritos nas áreas de geologia, hidrografia ou geofísica. Este artigo refere ainda que a nacionalidade dos membros deverá ser de um dos Estados-partes da CNUDM, impossibilitando que elementos de Estados que ainda não tenha ratificado a Convenção possam ter assento na CLPC<sup>26</sup>. Além destes dois requisitos, a CNUDM também impõe que haja uma representatividade geográfica equitativa no que respeita à composição da CLPC. A distribuição geográfica vigente estipula cinco assentos para o Grupo Africano (AG), cinco assentos para o Grupo Asia-Pacífico (APG), três assentos para a Europa de Leste (EEG), quatro assentos para a América Latina e Caraíbas (GRULAC), e três para a Europa Ocidental e outros países (WEOG), onde Portugal se insere. Existe um vigésimo primeiro assento que poderá ser ocupado pelo grupo da

---

<sup>25</sup> Liderado pela Alemanha.

<sup>26</sup> Como é o caso dos Estados Unidos da América.

WEOG, APG ou AG. Os candidatos aos lugares na CLPC são indicados pelo Estado proponente e as funções são exercidas por parte do membro da CLPC a título pessoal<sup>27</sup>. Os membros da CLPC são eleitos por um período de cinco anos sendo aceite que se recandidatem indefinidamente. A primeira CLPC foi estabelecida em 1997, tendo sido constituída a quinta Comissão em junho de 2017, onde ainda permanecem dois membros da primeira Comissão.

Atualmente, a CLPC reúne-se em três sessões por ano; a duração de cada uma delas é de sete semanas, perfazendo um total de 21 semanas anuais, dentro das 26 semanas previstas pela CNUDM. O local de reunião da CLPC é junto da sede das Nações Unidas em Nova Iorque. Para efeitos de avaliação das propostas dos Estados costeiros, são designadas subcomissões compostas por sete elementos da CLPC, permitindo que a Comissão possa realizar a análise em múltiplas submissões simultaneamente.

De acordo com a regra 11 das Regras de Procedimento da CLPC, os membros da Comissão têm o dever de atuar independentemente. Este dever inibe a procura ou a receção de instruções de qualquer governo ou de qualquer outra autoridade que não a própria CLPC enquanto ao serviço da Comissão. Desta forma, o dever de atuar independentemente é o corolário do dever dos membros da Comissão em servir a título pessoal e não como representante dos Estados que os nomearam e que suportam os seus custos no desempenho das suas funções. Este dever é inerente e necessário para assegurar a autonomia da própria Comissão.

### **Desafios decorrentes do processo de extensão**

Como descrito no texto introdutório, a parte final deste documento visa a análise de alguns dos desafios que poderemos antecipar neste momento e que são uma consequência direta dos processos de extensão da plataforma continental e que a Portugal diz respeito. Nesse sentido podemos subdividir o tema em duas fases distintas; a primeira relativa aos nossos vizinhos naturais mais próximos, Espanha e Marrocos, sendo que a segunda fase podemos classificar ao nível regional, mais propriamente ao nível Europeu.

O projeto de extensão da plataforma continental, além das 200 milhas marítimas e à luz do Artigo 76 da CNUDM, poderá implicar, após a sua conclusão, no estabelecimento de “novas fronteiras marítimas” entre Estados caso os Estados com costas adjacentes ou opostas tenham sobreposição neste novo domínio geográfico. Os únicos Estados que fazem fronteira marítima com Portugal são Espanha e Marrocos e, em ambos casos poderá haver sobreposição de plataforma continental estendida além das 200 milhas marítimas.

---

<sup>27</sup> Por forma a desvincular qualquer responsabilidade sobre as recomendações apresentadas sobre o Estado que o nomeou.

### Os vizinhos tradicionais

No caso de Espanha podemos subdividir em duas regiões distintas. A primeira, mais a norte na região do Banco da Galiza, compreende uma abordagem acordada entre os dois Estados com costa adjacente nesta região, sendo que foi definida uma Área de Interesse Comum (AIC) aos dois Estados. A abordagem nesta região, visto não existir acordos bilaterais de fronteira marítima até às 200 milhas, foi em definir o limite exterior da plataforma continental além das 200 milhas e, após as recomendações por parte da CLPC para ambos Estados, estes negociarem bilateralmente a fronteira neste novo domínio geográfico. Nesta região, durante a preparação das propostas de ambos países, foram partilhados meios tecnológicos, meios humanos e recursos financeiros por forma a minimizar gastos e maximizar proveitos. O resultado final nesta região resultou de uma mesma solução dentro da AIC para ambos os Estados (Figura 4).

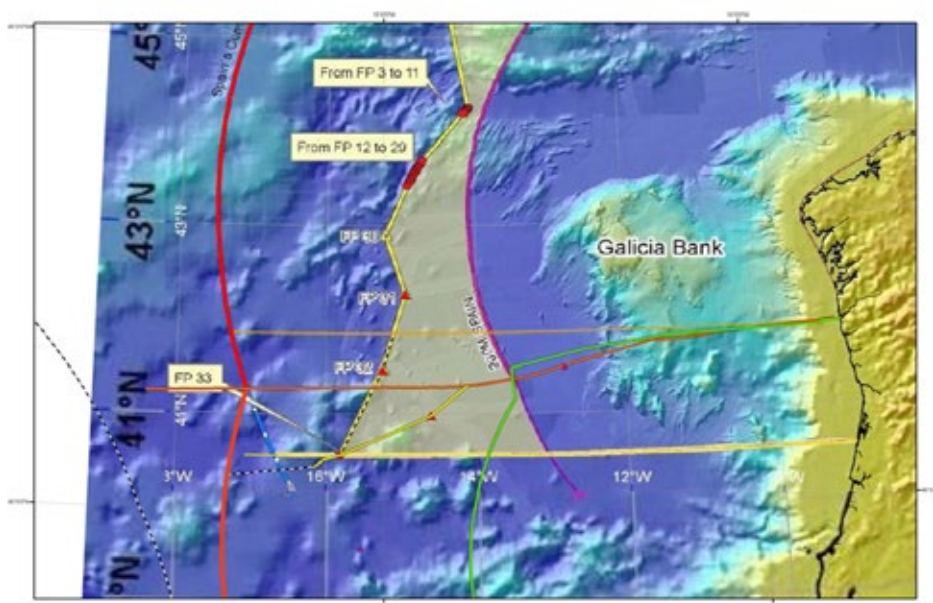


Figura 4 - Área de Interesse Comum estabelecida na região do Banco da Galiza, entre Portugal e Espanha

A segunda região relacionada com Espanha trata-se da área localizada na Planície Abissal da Madeira (a oeste da Madeira). Nesta região, que também existe uma área de sobreposição, não houve pré-acordo entre os Estados, tendo ambos apresentado propostas de extensão que vão além das 200 milhas marítimas medidas a partir do arquipélago da Madeira e das Ilhas Canárias, na proposta Portuguesa e na Espanhola, respetivamente (Figura 5). Após uma intensa troca de notas verbais relativas à consideração da submissão



nesta região<sup>28</sup> por parte da CLPC, os dois Estados entendem que não há constrangimentos em que a CLPC considere ambas as propostas, remetendo para o futuro<sup>29</sup>, após as devidas recomendações das suas propostas, a delimitação lateral neste potencial domínio marítimo.

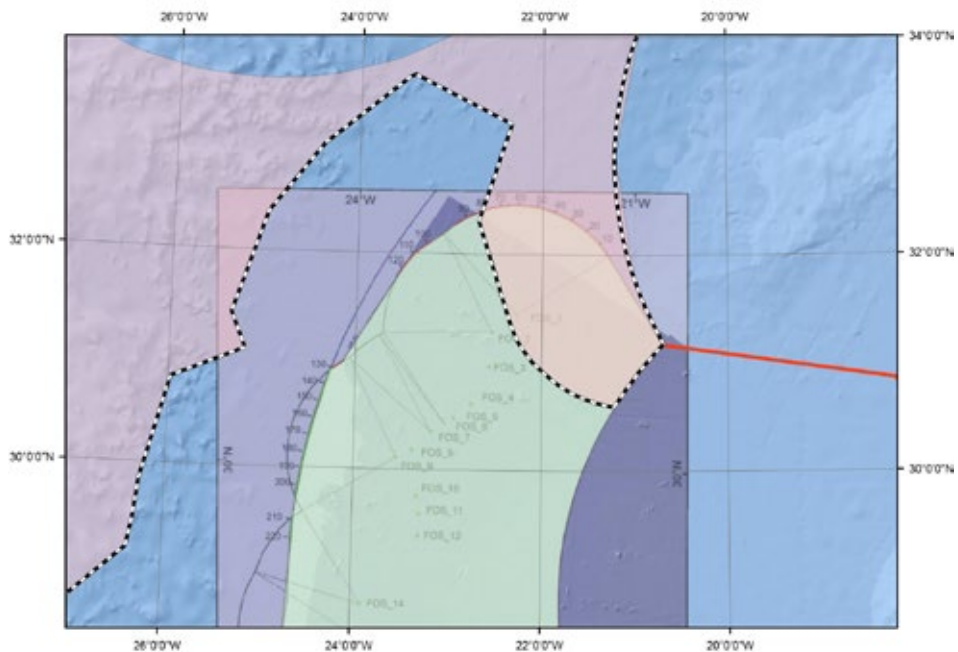


Figura 5 - Área de sobreposição entre as plataformas continentais estendidas de Portugal (Madeira) e Espanha (Canárias) a Oeste do Arquipélago da Madeira

No caso de Marrocos a situação é ligeiramente diferente. O Reino de Marrocos ainda não entregou nenhuma proposta de extensão da sua plataforma continental, mas já demonstrou submeter no futuro, assim que possível, através de uma informação preliminar para o efeito<sup>30</sup>.

De acordo com esta informação preliminar, o Reino de Marrocos pretende demonstrar o prolongamento natural do seu território emerso, através das estruturas geológicas existentes a norte da sua margem continental e que se estende até à região do monte submarino do Gorringe (ver Figura 6). Esta região é uma área de interesse para Portugal

<sup>28</sup> As notas verbais depositadas na área da proposta portuguesa podem ser consultadas em: [https://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/submission\\_prt\\_44\\_2009.htm](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_prt_44_2009.htm)

<sup>29</sup> No caso da proposta de Espanha relativa às Ilhas Canárias, é expectável que ainda seja considerado um grande período de espera, uma vez que a posição em que foi entregue a proposta (77) e a imensidão que precede esta, faça com que esta seja considerada daqui a pelo menos uma década.

<sup>30</sup> [https://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/preliminary/Mor2015\\_preliminaryinfo.pdf](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/Mor2015_preliminaryinfo.pdf)

conforme submetido na proposta Portuguesa junto da CLPC em 2009. Evidentemente, teremos de esperar por uma proposta concreta, a ser submetida à CLPC por parte de Marrocos, para podermos considerar a respetiva análise em termos de viabilização da mesma. Até à data, tal ainda não aconteceu e caso aconteça, não se antevê uma oposição a essa proposta por parte de Portugal, sendo que caso haja áreas de sobreposição a receita seja a mesma que no caso de Espanha – negociação bilateral após adoção das recomendações aos dois países.

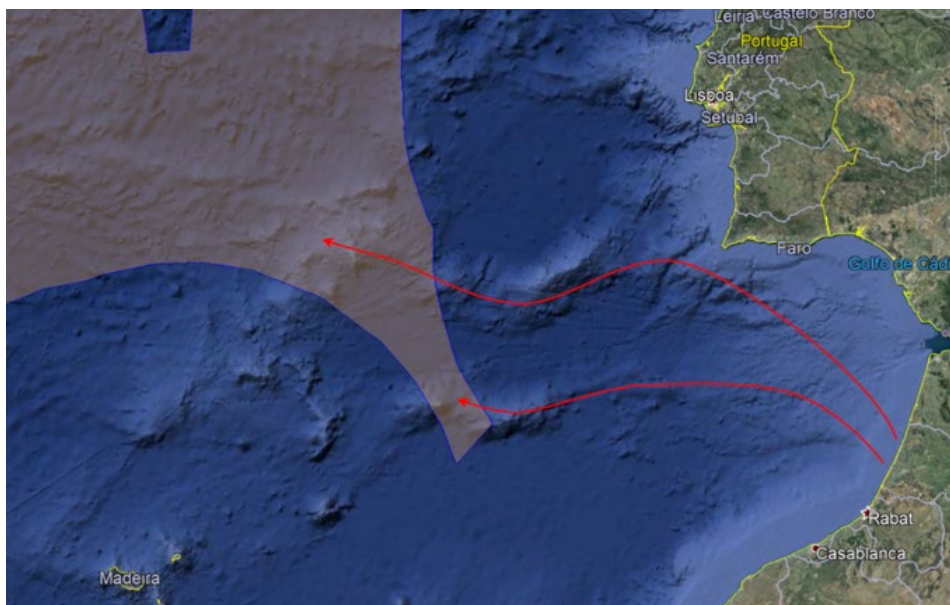


Figura 6 - Possível extensão da plataforma continental de Marrocos, conforme indicado nas intenções da sua informação preliminar

### **Novo paradigma, novos vizinhos**

Não nos podemos esquecer que, no limite, o somatório do resultado deste longo processo (delimitar as plataformas continentais estendidas ao nível global) resulta na definição da própria Área, o Património Comum da Humanidade. Também devemos recordar que quer os Estados costeiros, independentemente de possuírem plataforma continental estendida, quer os Estados que sejam geograficamente desvantajosos, isto é, sem costa ou sem possibilidade de estender os seus domínios de soberania, podem explorar a Área mediante certas condições supervisionadas pela Autoridade dos Fundos Marinhos. Não é por acaso que algumas potências marítimas mundiais apostam na prospeção, para futura exploração nesta região do globo - a Área – em detrimento de explorar a sua própria plataforma continental, seja ela além ou aquém das 200 milhas marítimas. O facto de vivermos num mundo

finito, faz com que primeiro explorem aquilo que é comum, em termos de recursos, e só depois aquilo que é exclusivo, tal como previsto no Artigo 77.3.

Paradoxalmente, também iremos viver no futuro novas situações de partilha de fronteiras. Por exemplo, a sul da plataforma continental estendida na região dos Açores, tal como submetido à CLPC, iremos ter uma região consignada à Polónia<sup>31</sup> para prospeção de recursos minerais (Figura 7). Estes novos vizinhos, oriundos de um país tradicionalmente continental, iniciam desta forma um processo de capacitação marítima numa região muito próxima dos nossos interesses na região. Não será de estranhar que num futuro não muito longínquo teremos novos vizinhos das mais diversas partes do mundo, sendo isso, por si, um desafio às novas políticas marítimas nacionais, à segurança marítima e à proteção do meio ambiente marinho na região.

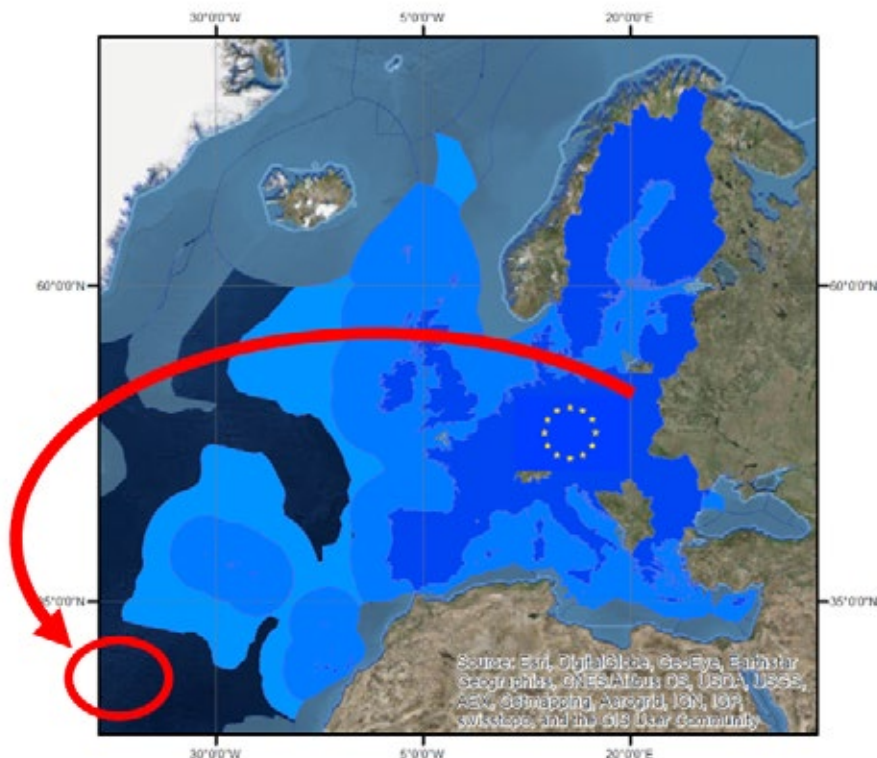


Figura 7 - Localização de potenciais novos vizinhos resultante a atribuições de novas zonas de prospeção e exploração pela International Seabed Authority – O Caso da Polónia.

<sup>31</sup> <https://www.isa.org.jm/news/poland-applies-approval-plan-work-exploration-polymetallic-sulphides>

## Considerações Finais

Estamos a meio caminho de um grande percurso que é a implementação do atual Regime dos Oceanos. Dessa implementação irá resultar um cenário geográfico que incorporará a distribuição da riqueza dos recursos marinhos atribuída aos Estados costeiros, bem como a definição da Área que irá englobar os demais recursos marinhos existentes além desta nova categoria de direito de soberania concedida a uma classe privilegiada de Estados. Portugal, pela sua felicidade geográfica pode ser considerado um país privilegiado nesta matéria.

É certo que o interesse dos Estados pela bacia Atlântica tem crescido ao longo dos últimos anos. Não é um fenómeno recente, mas a evolução tecnológica tem potenciado novas formas de inferir e quantificar o potencial de exploração dos recursos no mar. Um óbvio indicador desse facto é o elevado número e a constante presença de navios de investigação nas nossas áreas de jurisdição, onde é recolhida toda a informação estratégica para apoio à decisão, à qual não podemos ficar alheios.

Cientes de que há ainda um longo caminho a percorrer, em particular numa bacia oceânica de grande profundidade, torna-se necessário o compromisso de conhecer o que é nosso para que o país possa aproveitar os seus recursos marinhos em prol de uma estratégia de afirmação enquanto potência marítima. Este é o momento certo para a mudança. Ao adiarmos este acesso ao conhecimento, estamos a abrir espaço para que outros o façam e se coloquem em posição de vantagem face a Portugal num campo em que podemos e devemos ser nós a dar as cartas.

## Bibliografia

ABREU, Manuel P. de et al. (2012) - Extensão da Plataforma Continental - Um Projeto de Portugal - Seis Anos de Missão (2004-2010). Lisboa: Pentaedro, Lda. ISBN 978-989-95249-2-7;

CAMPOS, Aldino M. S. (2014) - O Processo de Extensão da Plataforma Continental. GRAÇA, Pedro Borges; MARTINS, Tiago (Eds.) - O Mar no Futuro de Portugal - Ciência e Visão Estratégica. Centro de ed. [S.l.]: Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico. ISBN 978-989-98982-0-2. p. 195–206;

COELHO, P. N. (2006) - Aspectos jurídicos e científicos da extensão da plataforma continental – EMEPC – FDUP – CIMAR, 2006;

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF (1999) - Scientific and Technical Guidelines of the Commission on the Limits of the Continental Shelf [CLCS/11/Corr.2/Add.1/Corr.1], [Em linha] [Consultado em 08 abr. 2019]. Disponível em WWW:<URL:https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N99/171/08/IMG/N9917108.pdf?OpenElement >;

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF (2001) - Rules of Procedure of the Commission on the Limits of the Continental Shelf [CLCS/3/Rev. 1/Corr.1], 6 fevereiro 2001, [Em linha] [Consultado em 5 abr. 2019]. Disponível em WWW:<URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/309/23/PDF/N0830923.pdf?OpenElement> >;

COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF (2005) - Internal code of conduct for members of the Commission on the Limits of the Continental Shelf [CLCS/47], 8 setembro 2005, [Em linha] [Consultado em 3 abr. 2019]. Disponível em WWW:<URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/483/23/PDF/N0548323.pdf?OpenElement> >;

FERRÃO, M. C., (2009). *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas*. 1ª ed. Lisboa: AAFDL;

LEAGUE OF NATIONS TREATY SERIES (1942) - Treaty relating to the Submarine Areas of the Gulf of Paria. Signed at Caracas, February 26th, 1942. [Em linha] [Consultado em 3 abr. 2019]. Disponível em WWW:URL:<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20205/v205.pdf>;

SUAREZ, Suzette V. (2008) - *The Outer Limits of the Continental Shelf - Legal Aspects of Their Establishment*. Berlin: Springer. ISBN 978-3-540-79857-6;

THE AMERICAN PRESIDENCY PROJECT (1945) - Proclamation 2667—Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf. [Em linha] [Consultado em 25 mar. 2019]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.presidency.ucsb.edu/documents/proclamation-2667-policy-the-united-states-with-respect-the-natural-resources-the-subsoil>>;

UNITED NATIONS, G.A., (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*, [Online] Available at: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf).

## UM NAUFRÁGIO E UM SONHO ENTRE MACAU E NAGASÁQUI EM 1685

Comunicação apresentada pelo Académico  
Jorge Flores, em 5 de Fevereiro

O propósito deste texto, num modelo próximo da microhistória, consiste em explorar no detalhe um incidente que se inscreve num tempo assaz curto: cerca de seis meses. Refe-ri-mo-nos ao naufrágio de um punhado de japoneses ao largo de Macau em Março de 1685 e à série de desenvolvimentos que ocorreram até ao seu desfecho, em Setembro do mesmo ano. O episódio mereceu referências esparsas de vários historiadores desde o século XIX, mas nunca foi objecto de um estudo cuidado. É esse estudo que ensaiamos nas páginas que seguem, combinando fontes portuguesas, japonesas e holandesas por forma a poderem consi-derar-se os vários actores envolvidos e as diversas perspectivas em presença<sup>1</sup>.

\*

Macau alvoroçou-se no dia 10 de Março de 1685 com a notícia de um navio que havia naufragado na ponta da Macareira, ilha fronteira à península de Macau (também chamada de Dom João), a que o mapa anexo às “advertências a el rei D. João IV por Jorge Pinto de Azevedo morador na China” de 1646 confere destaque<sup>2</sup>. Os homens encarregados de ir a bordo do navio naufragado agiram com cautela pois desconheciam de todo o que os esperava. Mas o receio não tardou a desvanecer-se perante a visão de 12 japoneses assustados e famintos, de joelhos no chão e mãos no ar. O acontecimento causou grande alarido em Macau porquanto os portugueses haviam sido expulsos do Japão quase meio século antes, em 1639, e todas as tentativas de reatar

---

<sup>1</sup> Este artigo é parcela de um trabalho mais amplo a publicar em breve em inglês sob o título “*Accidental Crossings, World Orders, and the Iberian Archive in the Seventeenth-Century China Sea*”, in Jos Gommans (ed.), *Philippine Crossings: Entangled Voices between Oceans, c. 1500–1800* (Leida: Leiden University Press, 2019). Estamos gratos a Jurre Knoest (Universidade de Leida) pelo inestimável auxílio prestado no que respeita à investigação e leitura dos materiais holandeses e japoneses utilizados no presente estudo.

<sup>2</sup> Artur Teodoro de Matos, “*‘Advertências e ‘queixumes’ de Jorge Pinto de Azevedo a D. João IV, em 1646, sobre a decadência do Estado da Índia e o ‘proveito’ de Macau na sua restauração*”, *Povos e Culturas* 5 (1996), pp. 431-545.

relações políticas e comerciais haviam falhado<sup>3</sup>. É bem conhecido o papel central da viagem do Japão — e sobretudo da sua última etapa entre Macau e Nagasáqui — quanto à economia e à vida quotidiana daquela cidade. Assegurando a troca regular de seda chinesa por prata japonesa, a “nau do trato”, ou o “navio negro” (*kurofune*), tal qual os japoneses o representaram em vários biombos da época, revelara-se difícil de substituir, ainda que os homens de negócio de Macau tenham logrado explorar engenhosamente vários mercados alternativos na Ásia do Sueste desde 1640<sup>4</sup>. Assim, e para mais tendo o naufrágio ocorrido na véspera do Domingo da Cruz, o acontecimento não tardou a ser visto na Católica Macau como um verdadeiro milagre.

Às 8h da noite desse mesmo dia de 10 de Março, os japoneses foram trazidos ao edifício da câmara municipal. O senado da câmara — instituição representativa por excelência do poder da cidade enquanto república mercantil que era — tomou imediatamente a iniciativa, ainda que em coordenação com o capitão geral de Macau, Belchior Amaral de Menezes (g. 1682-1685)<sup>5</sup>. Ao longo dos três meses seguintes, Francisco Fragoso, o escrivão da cidade, dedicou-se a registar por escrito as iniciativas e decisões adoptadas tendo em vista o regresso ao Japão dos 12 naufragos. Nutria-se em Macau a esperança um tanto ingénua de que, como sinal de boa vontade relativamente aos portugueses, o regime Tokugawa reconsiderasse a proibição de 1639 e, conseqüentemente, se pudessem retomar as relações comerciais entre Macau e o Japão<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Entre as tentativas de regresso português ao Japão, contam-se as missões diplomáticas enviadas a partir de Macau em 1640 e 1644. Ver C. R. Boxer, *Embaixada de Macau ao Japão em 1640: relação contemporânea* (Lisboa: Imprensa da Armada, 1933); Boxer, *A Portuguese Embassy to Japan (1644-1647): Translated from an Unpublished Portuguese Ms., and Other Contemporary Sources, with Commentary and Appendices* (Londres: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co. Ltd., 1928). Estas e outras iniciativas posteriores foram estudadas por Ana Maria Ramalho Proserpio Leitão, “Os Portugueses e o termo das relações comerciais com o Japão: tentativas de reaproximação e de substituição”, in Roberto Carneiro e Artur Teodoro de Matos (eds.), *O século cristão do Japão: Actas do colóquio internacional comemorativo dos 450 anos de amizade Portugal-Japão (1543-1993)* (Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa & Instituto de História de Além Mar, 1994), pp. 217-250. Ver também Jorge Flores, “Macau: no fio da navalha”, in A. H. de Oliveira Marques (ed.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, vol. 1, tom. II: *De Macau à periferia* (Lisboa: Fundação Oriente, 2000), pp. 218-221.

<sup>4</sup> Ver sobretudo o estudo clássico de Charles R. Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640* (Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959). Para uma excelente análise das alternativas comerciais exploradas pela cidade de Macau depois da proibição de 1639, ver George B. Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630-1754* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986).

<sup>5</sup> Sobre o Senado da Câmara de Macau, ver Charles R. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics: The Municipal Councils of Goa, Macau, Bahia and Luanda, 1510-1800* (Madison: The University of Wisconsin Press, 1965), pp. 42 et seq; Souza, *The Survival of Empire*, pp. 25-27, 30.

<sup>6</sup> O escrivão Francisco Fragoso é, de facto, o muito provável autor de um longo relatório que documenta todo o evento e que, por sua vez, incorpora vários textos com ele relacionados. O relatório intitula-se “Assento, e memoria de hum Barco que veyo de Japão, desgarrado, por força dos temporaes, a estas ilhas da China, em Março de 1685,” *Arquivos de Macau* I:4 (Setembro 1929), pp. 177-217. Fragoso havia servido como secretário da recente embaixada de Macau ao Sião encabeçada por Pero Vaz de Sequeira. Ver Leonor de Seabra, *A embaixada ao Sião de Pero Vaz de Sequeira (1684-1686)* (Macau: Instituto Português do Oriente, 2004), p. 115.

Os sobreviventes foram então alimentados e vestidos, tendo-lhes sido atribuída uma casa. A preocupação imediata do senado da câmara era, claro está, encontrar alguém em Macau que pudesse falar com eles na sua língua materna. Ao que parece, a única pessoa em Macau que falava japonês em 1685 era uma “velha japoa”, filha de um japonês que se havia estabelecido em Macau muitos anos antes<sup>7</sup>. De início, esta mulher não parecia lembrar-se da língua, mas aos poucos ganhou confiança e não demorou muito tempo até que os náufragos japoneses se sentissem à vontade tanto com ela como com os seus anfitriões. Esta anónima japonesa foi de imediato escolhida para servir permanentemente de intérprete dos seus conterrâneos e foi então que os portugueses souberam os nomes dos seus inesperados hóspedes e, bem assim, a sua proveniência: “erão de hũa terra em Japão por nome Ixe, e nella todos de hũa rua chamada Camijaxiro”<sup>8</sup>. Ficou a saber-se também que o navio naufragado navegava em direcção a Nagasáqui carregado de tabaco quando foi atingido por uma tempestade.

Os meses seguintes foram de muito trabalho na cidade de Macau, com os preparativos para a viagem de regresso dos 12 japoneses ao seu país natal. Era necessário angariar fundos, escolher um navio, nomear um emissário e, sobretudo afinar uma estratégia quanto ao confronto mais do que previsível com as autoridades de Nagasáqui. Lembrar-se-iam certamente os moradores de Macau de 1685 de que os membros da embaixada enviada pela cidade ao Japão em 1640 haviam sido assassinados uma vez em Nagasáqui<sup>9</sup>. O enviado escolhido foi Manuel de Aguiar Pereira, “homem veuvo, cidadão principal desta Cidade, e filho della”<sup>10</sup>, que tinha experiência diplomática na Ásia Oriental. Aguiar Pereira havia estado em Pequim enquanto membro da missão diplomática de Macau enviada à corte do imperador Kangxi (r. 1662-1722) em 1678, liderada por Bento Pereira de Faria<sup>11</sup>. Já o navio — a fragata São Paulo — era propriedade de Pero Vaz de Sequeira, um morador de Macau com grande influência no Sião onde havia ido como embaixador da cidade<sup>12</sup>.

Foram várias as dificuldades que se levantaram durante este período em Macau a propósito dos 12 náufragos, nomeadamente a apertada vigilância chinesa e a pressão recorrente

<sup>7</sup> A propósito da comunidade japonesa de Macau, ver Manuel Teixeira, “*Japoneses em Macau*”, in R. Carneiro e A. Teodoro de Matos (eds.), *O século cristão do Japão*, pp. 201-214, mas sobretudo Lúcio de Sousa, *The Portuguese Slave Trade in Early Modern Japan: Merchants, Jesuits and Japanese, Chinese, and Korean Slaves* (Leida: Brill, 2019). Para o caso de Isabel Reigota (m. 1697), mulher japoa de Macau que participava activamente nos negócios da cidade e que foi contemporânea desta, ver Elsa Penalva, *Mulheres de Macau. Donas honradas, mulheres livres e escravas (séculos XVI e XVII)* (Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2011), pp. 115-148. Informação acerca de vários japoneses e seus descendentes em Macau depois de 1640 in Flores, “*Macau: no fio da navalha*”, pp. 217-218.

<sup>8</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 179.

<sup>9</sup> Boxer, *Embaixada de Macau ao Japão em 1640*; Benjamim Videira Pires, S.J., *A embaixada mártir* (reed., Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988).

<sup>10</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 207.

<sup>11</sup> John E. Wills, Jr., *Embassies and Illusions: Dutch and Portuguese Envoys to K'ang-hsi, 1666-1687* (Cambridge (MA): Harvard University Press, 1984), p. 133.

<sup>12</sup> Seabra, *A embaixada ao Sião*; Souza, *The Survival of Empire*, pp. 43-45.



dos funcionários provinciais de Guangdong. Estes, de facto, não demoraram a inquirir acerca da estadia dos japoneses em Macau. Três mandarins chineses foram enviados à cidade portuguesa no início de Abril, com o intuito “de examinar os Japões e inventariar lhe o seu fato”<sup>13</sup>. As suspeitas, ainda assim, persistiram. Um mês depois, a 4 de Maio, o haidao (*aitão*) e outros mandarins viajaram entre Cantão e Macau por razões diversas, mas não deixaram de aproveitar a oportunidade para procurar resolver o problema dos naufragos japoneses. Os contactos foram mediados por um intérprete (“jurubaça”) do senado da câmara, um homem não identificado mas que era certamente um chinês convertido ao Cristianismo, como tantos outros que desempenharam tais funções na Macau de então<sup>14</sup>. Vários documentos relevantes foram então produzidos, particularmente a “chapa” (decreto) relativa aos 12 japoneses emitida pelos “tribunais de Cantão” e enviada aos mandarins the Xiangshan (*Ansão*) and Qianshan (*Casa Branca*). Fragoso optou por incluir esta “chapa” no denso dossier relativo aos naufragos através de um sumário português que logrou reter o tom do documento original chinês: a súmula em causa refere-se aos holandeses como pessoas com “olhos de gato e cabelos vermelhos”<sup>15</sup>. Uma terceira e última intervenção chinesa ocorreu nas vésperas da partida para Nagasáqui, quando os portugueses tiveram de solicitar a aprovação da autoridades provinciais para enviar o navio ao Japão, observando deste modo a “nova ordem que ha, de não poderem nossos navios fazer viagens sem a tal licença”<sup>16</sup>.

Três meses decorridos sobre o naufrágio, a 13 de Junho de 1685, a fragata São Paulo deixou finalmente de Macau levando a bordo os 12 naufragos e uma tripulação de 47 “portugueses”. Os Jesuítas tentaram enviar um padre mas a cidade rejeitou de imediato a ideia tendo em conta o forte sentimento anti-cristão que certamente dominava em Nagasáqui. Para além do emissário da cidade — Manuel de Aguiar Pereira — seguiam quatro oficiais, cinco soldados, 24 marinheiros, 12 africanos e asiáticos ao serviço de vários indivíduos portugueses e um intérprete chinês. Este, identificado pelo seu nome cristão (António da Rocha), dominava decerto as línguas chinesa e portuguesa, mas ignorava com toda a certeza o japonês. Aguiar Pereira escreveu um relato desta viagem ao Japão, registando no detalhe as suas ocorrências e, nomeadamente, o que sucedeu em Nagasáqui<sup>17</sup>. O emissário português levava instruções muito específicas do senado da câmara e, bem assim, uma carta da cidade de Macau para o “governador” (*bugyō*) de Nagasáqui escrita em duas línguas – português

<sup>13</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 180.

<sup>14</sup> Ver Jorge Flores, “*Comunicação, informação e propaganda: os ‘jurubaças’ e o uso do português na primeira metade do século XVII*,” in *Actas do Encontro Português — Língua de Cultura* (Macau: Instituto Português do Oriente, 1995), pp. 107-122.

<sup>15</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 184.

<sup>16</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 186.

<sup>17</sup> Manuel de Aguiar Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio que dou, ao Governo da Nobre Cidade, da viagem que fiz a Japão, a levar os doze japões, que os temporaes os trouxerão a esta Cidade, na sua embarcação, para os entregar ao governador de Nangasaque, com carta para o mesmo*”, [Setembro de 1685], *Arquivos de Macau* I:4 (Setembro 1929), pp. 219-234.

e chinês — mas sem nenhuma versão japonesa<sup>18</sup>. Como já se notou, não havia então em Macau quem dominasse a língua japonesa ao ponto de preparar tal documento.

A fragata São Paulo entrou no porto de Nagasáqui três semanas depois, a 3 de Julho, e aí permaneceu até 30 de Agosto. Durante esses quase dois meses, Aguiar Pereira e os seus homens encontraram-se sistemáticos expostos aos olhos dos japoneses mas também dos holandeses. Felizmente, para o historiador de hoje, uns e outros escreveram sobre o incidente, o que permite comparar o relatório do enviado português de Macau com as palavras dos funcionários da Companhia Holandesa das Índias Orientais (VOC) colocados em Deshima e, ainda, com a visão dos funcionários Tokugawa de Nagasaki. De forma um tanto irónica, os únicos protagonistas desta história que se mantiveram quase silenciosos foram os 12 náufragos cuja voz raramente se “ouve” nas fontes disponíveis. Curiosamente, os documentos portugueses, japoneses e holandeses coincidem quase sempre no que se refere a datas, números, nomes, quantidades e acontecimentos concretos. Todavia, os ângulos de observação são naturalmente divergentes. As crónicas japonesas, as únicas que põem os náufragos a falar na primeira pessoa, focam-se nos perigos latentes da doutrinação cristã<sup>19</sup>. Os documentos holandeses, do seu lado, registam com vivacidade o alarido que a entrada da fragata São Paulo causou em Nagasáqui, para além de fornecerem detalhes importantes sobre as conversas entre os intérpretes japoneses e o chefe holandês (*opperhoofd*) de Deshima relativamente à chegada dos portugueses<sup>20</sup>.

A tripulação da São Paulo nunca foi autorizada a sair do navio durante a sua estadia de dois meses em Nagasáqui. Os portugueses nunca se encontraram com o *bugyō* e todos os contactos tiveram lugar a bordo, com um funcionário identificado como sendo secretário do governador — um tal *Cosatagibuemon Sama* — a deslocar-se incessantemente entre a cidade e o navio. Este secretário vinha habitualmente acompanhado de quatro intérpretes responsáveis tanto por traduzir as conversas entre japoneses e portugueses como por apurar aquilo que os

<sup>18</sup> Fragoso, “Assento, e memoria de hum Barco”, respectivamente pp. 203-205, 202-203. Tanto as fontes holandesas como as japonesas que consultámos sublinham que a versão chinesa desta carta foi traduzida para japonês em Nagasáqui.

<sup>19</sup> Para além dos textos citados *infra*, notas 29 e 31, deve considerar-se o chamado manuscrito de Omura, revelado por Muto Chozo, “*Jōkyō ninen hyōmin sōkan Posen Nagasaki nyūtsu ni kansuru Omura-ke monjo*”, *Shōgyō to keizai* 20:1 (Novembro 1939). Versão abreviada em inglês deste trabalho in Muto Chozo “*The Omura manuscript relating to a Portuguese ship entering Nagasaki, with wrecked Japanese from Macao (1685)*”, *Pela Patria* 1:5 (Maio 1940), pp. 19-20; 1:6 (Junho 1940), pp. 29-30. (disponível online: <http://www.macanesebibliothec.org/PublicE-o/uiomura.htm>)

<sup>20</sup> Entrada de 3 Julho de 1685: “*The whole city is in an uproar.*” Mesmo dia: “*This happened with such terrifying screams that it was as if the city was being taken by storm*”; *Deshima Dagregister 1684-1685*, Haia, Nationaal Archief, 1.04.21 De Nederlandse Factorij in Japan, nº inventário 98, nº microfilme 2841-2), 156, 157, passim. Mantemos, nesta e noutras citações *infra*, a tradução inglesa do original holandês preparada por Jurre Knoest.

homens de Macau diziam entre eles (“vinhão para escutar”)<sup>21</sup>. Incidentalmente, o mais veterano dos intérpretes, um homem de 77 anos chamado *Guichizaimon* (Kafuku Kichizaemon) era um velho conhecido dos portugueses porquanto com eles tinha lidado intensamente em Nagasáqui antes do édito de expulsão de 1639. É identificado no relatório de Aguiar Pereira como “o Jurubaça antigo dos Portuguezes”<sup>22</sup>. Mas se considerarmos esta figura aos olhos dos holandeses, *Kitsizeijmon* — que manteve contacto sistemático com a feitoria holandesa de Deshima durante a permanência da fragata São Paulo no porto de Nagasáqui — parece muitíssimo perturbado pela presença dos portugueses: “estava tão preocupado que mal conseguia falar”<sup>23</sup>. Vários escrivães, nomeadamente aqueles que haviam sido encarregados de redigir um relatório e registar o testemunho dos Portuguezes (“escrivães do informe, ou depoimento que nos tomarão”), estavam sistematicamente presentes nestes encontros e tomavam nota de tudo quanto se passava, tal qual Manuel de Aguiar Pereira sublinha no seu texto<sup>24</sup>.

A postura anti-cristã dos Tokugawa continuava bem viva por estes anos e o relatório do enviado português não deixa de assinalar todas as suas manifestações<sup>25</sup>. Daí a preocupação constante com a segurança, que levou os japoneses a contar todos quantos se encontravam a bordo, a confiscar todas as armas e munições e até a remover o leme da fragata. Daí também que tenham perguntado a Aguiar Pereira se trazia alguma petição dirigida ao “rei do Japão” porquanto suspeitavam, fundadamente aliás, que os náufragos não passavam de um pretexto para uma tentativa de regresso dos portugueses ao Japão.

<sup>21</sup> Existem vários e importantes estudos sobre os intérpretes japoneses de Nagasáqui e os dois gabinetes de tradução da cidade: o *Tō tsuji* (gabinete de intérpretes de chinês) e o *Oranda tsuji* (gabinete de intérpretes de holandês). Ver Ronald P. Toby, *State and Diplomacy in Early Modern Japan: Asia in the Development of the Tokugawa Bakufu* (Stanford: Stanford University Press, 1991), pp. 142-145; Keisuke Yao, “The Fundamentally Different Roles of Interpreters in the Ports of Nagasaki and Canton”, *Itinerario* 37:3 (Dezembro 2013), pp. 105-115; David Mervart, “The Republic of Letters comes to Nagasaki: Record of a Translator’s Struggle”, *Transcultural Studies* 2 (2015), pp. 8-37; Patrizia Carioti, “Focusing on the Overseas Chinese in Seventeenth Century Nagasaki: The Role of the Totsuji in the Light of the Early Tokugawa Foreign Policy”, in Nagazumi Yoko (ed.), *Large and Broad: The Dutch Impact on Early Modern Asia. Essays in Honour of Leonard Blussé* (Tóquio: The Toyo Bunko, 2010), pp. 62-75; Aloysius Chang, “The Nagasaki Office of the Chinese Interpreters in the Seventeenth Century”, *Chinese Culture* 8:3 (1972), pp. 3-19. Ver ainda Rebekah Clements, *A Cultural History of Translation in Early Modern Japan* (Cambridge: Cambridge University Press, 2015).

<sup>22</sup> Pereira, “Breve e sucinto Relatorio”, p. 221.

<sup>23</sup> *Dagregister 1684-1685*, 156-157, 159. Em Novembro de 1682, e por justamente por intermédio de Kafuku Kichizaemon, o feitor holandês de Deshima enviou a Matsudaira Kaga Sama uma cópia do herbário *Cruydt-Boeck*, obra do médico e botânico Rembertus Dodonaeus (Rembert Dodoens) publicada em Antuérpia em 1554. Ver W. F. Vande Walle e Kazuhiko Kasaya (eds.), *Dodonaeus in Japan: Translation and the Scientific Mind in Tokugawa Japan* (Lovaina: Leuven University Press, 2001), p. 193.

<sup>24</sup> Pereira, “Breve e sucinto Relatorio”, pp. 219, 220, 222. De acordo com os registos holandeses, “they were all night [3 para 4 Julho] at the Portuguese ship to register the names of the crew, and to record their testimony on why they were here.” *Deshima Dagregister 1684-1685*, 157.

<sup>25</sup> Pereira, “Breve e sucinto Relatorio”, p. 222. Ver sobre este assunto Kiri Paramore, *Ideology and Christianity in Japan* (Londres: Routledge, 2009); e George Elison, *Deus Destroyed: The Image of Christianity in Early Modern Japan* (Cambridge (MA): Harvard University Press, 1973).

O relatório de Aguiar Pereira espelha uma certa obsessão japonesa com o controlo, a enumeração, o precedente e o registo. Em última análise, este documento veicula fragmentos e princípios de uma ordem do mundo japonesa que Macau não se atrevia obviamente a desafiar, especialmente em tal contexto<sup>26</sup>. Ainda assim, os homens a bordo da São Paulo estavam muito atentos a eventuais sinais de flexibilidade por parte dos funcionários japoneses com quem interagem, sobretudo o secretário e o velho intérprete que os Portugueses criam “inclinado a favorecer nossas couzas”<sup>27</sup>. Chegados de Macau após uma ausência de quase meio século, e sem terem tido a oportunidade de abandonar a fragata e deambular por Nagasáqui, os portugueses não se aperceberam certamente (nem desse fenómeno lograriam tirar vantagem) da tensão latente entre uma cidade auto-governada aberta ao comércio com o exterior e a perspectiva rígida do xogunato que, desde Edo, via aquela cidade portuária como lugar de corrupção, contrabando e deboche<sup>28</sup>.

O secretário deslocou-se a bordo a fim de preparar um inventário detalhado dos pertences dos 12 japoneses, apondo um pedaço de papel em cada caixa com a indicação do respectivo conteúdo. Antes de deixarem a fragata e entrarem em Nagasáqui, os naufragos foram obrigados a despir-se para que fosse claro que nada ocultavam. Uma vez na cidade, foram presos e interrogados, sendo que o seu testemunho — pelo menos através das fontes holandesas e japonesas — coincide largamente com as palavras de Francisco Fragozo. Afirmaram que eram originários da aldeia de Jinja, situada no condado de Watari, província de Ise. Haviam sido bem tratados em Macau e tinham sido trazidos de volta ao Japão graças ao grande respeito dos Portugueses pelos Japoneses<sup>29</sup>. Relativamente à sua intérprete em Macau, os sobreviventes do naufrágio disseram que “ela se recordava um pouco da língua japonesa”. Tendo mais de setenta anos, “era originária de Nagasáqui e filha de um português que fora forçado a abandonar Nagasáqui, estabelecendo-se em Macau”<sup>30</sup>. Mas o que as autoridades locais

<sup>26</sup> Relativamente à ordem do mundo japonesa, que procurava replicar, adaptando, a ordem do mundo chinesa, ver Toby, *State and Diplomacy*; Marius B. Jansen, *China in the Tokugawa World* (Cambridge (MA): Harvard University Press, 1992); Adam Clulow, *The Company and the Shogun: The Dutch Encounter with Tokugawa Japan* (Nova Iorque: Columbia University Press, 2016).

<sup>27</sup> Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 222.

<sup>28</sup> Ver Bettina Gramlich-Oka, “Nagasaki: A Thorn in Eye of the Shogunate?”, in Nanny Kim e Keiko Nagase-Reimer (eds.), *Mining, Monies and Culture in Early Modern Societies: East Asian Global Perspectives* (Leida: Brill, 2013), pp. 43-86. Ver também Jurre Knoest, “‘The Japanese Connection’: Self-Organized Smuggling Networks in Nagasaki, 1666-1742,” in Cátia Antunes e Amélia Polónia (eds.), *Beyond Empires: Global, Self-Organized, Cross-Imperial Economic Networks vs. Institutional Empires, 1500-1800* (Leida: Brill, 2016), pp. 88-137.

<sup>29</sup> *Kaban kōeki meisaiiki* [Detailed Recordings of the Commerce between the Civilized and the Barbarians] in *Nagasaki-kenshi: Shiryō hen* [The History of Nagasaki Prefecture: Source Collections], ed. Nagasaki-kenshi Hensan Iinkai (Tóquio: Yoshikawa Kōbunkan, 1965), 4: 314; *Deshima Dagregister 1684-1685*, Haia, Nationaal Archief, 1.04.21 De Nederlandse Factorij in Japan, inventário nº 98 (microfilme nº 2841-2), 158.

<sup>30</sup> O seu testemunho diferere aqui do de Fragozo que, como vimos, apresenta a “velha Japoa” como filha de um japonês de Macau e não de um português de Nagasáqui.

queriam verdadeiramente saber prendia-se com a religião e a probabilidade de ter ocorrido, nos três meses passados em Macau, um processo de “contaminação” ideológica. Os náufragos, todavia, negaram ter discutido o que quer que fosse sobre doutrina cristã enquanto permaneceram sob custódia portuguesa<sup>31</sup>. Os 12 homens foram então libertados e autorizados a regressar a suas casas, ainda que estivessem estado muito perto de ser mortos<sup>32</sup>. Não foram obrigados a desfilar vestidos em roupas portuguesas, “exóticas”, ao contrário dos náufragos japoneses do navio *Shinsho-maru* que, em 1792, foram exibidos em Edo e forçados a fazer de russos, dez anos depois de arribarem à ilha de Amtchitka (no sudoeste do Alasca) e de uma longa permanência no país de Catarina a Grande<sup>33</sup>.

Ainda que inclinado a favorecer os portugueses (a crer, pelo menos, no testemunho destes), o chefe dos intérpretes de Nagasáqui não parou de lembrar a Aguiar Pereira “que bom era guardar o preceito, e nesta palavra fiquey entendendo que me fallava nos preceitos e ordens que derão e intimarão no tempo que esluhirão aos Portuguezes que não fossem mais a Japão”. O velho jurubaça ficou atônito ao saber que os portugueses não conservavam um arquivo em Macau, onde tais documentos permanecessem depositados e pudessem ser consultados quando necessário: “que bom era guardar as ordens e papeis que forão de Japão, e que sem duvida estarião guardados na Cidade”, sublinhou ele. É claro que a cidade de Macau dispunha de um arquivo (vários, até), mas Aguiar Pereira procurava defender-se, persuadindo o seu interlocutor do oposto. Respondeu, por conseguinte, que tais papéis não existiam na cidade, o que causou grande surpresa ao intérprete: “como pode ser, se sabemos que Portugal he onde assiste o rey dos Portuguezes, e desta banda de cá, Macao he a cabeça de todas as terras da India, e he força ter Arca para guardar todos os papeis de negocios”. Aguiar Pereira replicou, notando “que Macau não era cabeça de todas as terras da India, e que a cabeça era a cidade de Goa, aonde assistem os Visse Reys. E todos os papeis quantos vão a Macao, por qualquer via que seja, todos se vão a appresentar ao Senhor Visse rey a Cidade de Goa. Ficarão todos satisfeitos com esta resposta”<sup>34</sup>. O enviado de Macau tentava dissimular como podia, mas é pouco provável que todos tenham ficado realmente satisfeitos com a sua resposta.

Os portugueses foram então sujeitos a um intenso questionário, muito na linha do procedimento japonês relativamente aos estrangeiros. Se compararmos neste particular o relatório de Aguiar Pereira com aquilo que sabemos relativamente às formas de recolha de informação junto de chineses, coreanos e holandeses em Nagasáqui, informação que seguia

<sup>31</sup> Koga Jūjirō (ed.), *Nagasaki-shi seihen* [The Chronicle of Nagasaki, main volume] (Nagasaki: Nagasaki Bunko kankōkai, 1928), pp. 279-281.

<sup>32</sup> É pelo menos o que um intérprete japonês júnior transmitiu aos holandeses a 6 de Julho; *Deshima Dagregister 1684-1685*, Haia, Nationaal Archief, 1.04.21 De Nederlandse Factorij in Japan, inventário nº 98 (microfilme nº 2841-2), 158.160.

<sup>33</sup> Katsuragawa Hoshu, *Naufraige & tribulations d'un japonais dans la Russie de Catherine II (1782-1792)*, trad. e ed. Gérard Siary (Paris: Chandeigne, 2004).

<sup>34</sup> Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 223.

para Edo logo depois, depressa reconhecemos padrão semelhante<sup>35</sup>. Há também similitudes relevantes com as 54 perguntas que, segundo o relato de Hendrick Hamel (1630-1692), haviam sido colocadas pelo *bugyô* de Nagasáqui em Setembro de 1666 a cada um dos 8 holandeses que lograram chegar aquela cidade na sequência de uma fuga bem sucedida da Coreia, onde haviam naufragado em 1653 quando seguiam a bordo do *Sperwer*<sup>36</sup>. O inquérito aos portugueses incluía questões como: existem padres no reino da China? Qual é o nome do rei de Portugal? Estão em guerra com os castelhanos? E com os turcos? Qual é a capital (“cabeça”) dos vossos domínios na Índia? Há seda em Portugal? O que farião se acaso o “imperador” do Japão permitisse que regressassem ao Japão, ou se lhes ordenasse que viessem<sup>37</sup>?

Na sequência deste intenso interrogatório, e ainda a crer no relatório português, os escrivães “gastarão muito tempo em fazer e compor bem o informe, em que tiverão muito trabalho, para levar ao Governador, e mandar o proprio a Corte de Endò, ao Emperador”<sup>38</sup>. Um mês volvido, a 6 de Agosto, os japoneses vieram a bordo da fragata São Paulo a fim de anunciar a decisão de Edo: os portugueses não seriam executados. Seriam antes enviados de volta a Macau, mas desde que nunca mais tentassem regressar ao Japão<sup>39</sup>. O veredicto do xogun foi lido em voz alta diante dos intérpretes japoneses por um dos funcionários que se havia deslocado a Edo a fim de submeter o relatório. A leitura do veredicto constituiu um momento assaz cerimonioso, que o emissário português não deixou de captar: “...todos se puzerão diante delle, com os olhos e as mãos no chão, com as cabeças baixas; e postos nesta postura, tirou hum papel do ceyo e o leu a eles brandamente. Os mais estavam com muito silêncio, ouvindo. E a cada palavra respondião todos os jurubaças: *he* (val o mesmo que sim)”<sup>40</sup>.

Manuel de Aguiar Pereira pediu para guardar o original, ou ao menos uma cópia do “despacho”, mas os japoneses recusaram. A alternativa consistiu em registar no papel e “palavra por palavra” a tradução oral de pouca qualidade que foi então feita pelo intérprete principal<sup>41</sup>. Uma vez preparado este interessante documento, Aguiar Pereira verificou que o mesmo não identificava o governador de Nagasáqui. O enviado português insistiu então para saber o nome do governador por forma a incluí-lo na tradução portuguesa do documento, mas os japoneses recusaram uma vez mais. Pediu então um “recibo” que comprovasse

<sup>35</sup> Ver Toby, *State and Diplomacy*, pp. 140 *et seq.*, que estudou os mecanismos de espionagem japonesa relativamente à Revolta dos Três Feudatários na China (1673-1681).

<sup>36</sup> Hendrick Hamel, *Hamel's Journal and a Description of the Kingdom of Korea, 1653-1666*, trad. J. P. Buys (Seul: Royal Asiatic Society Korea Branch, 1994), pp. 34-54.

<sup>37</sup> Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 224.

<sup>38</sup> Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 225. Aguiar Pereira utiliza a palavra “imperador” quando se refere ao xogun.

<sup>39</sup> Confirmado pelo *Nagasaki-shi seihen*, p. 281.

<sup>40</sup> Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 227.

<sup>41</sup> “...escrevi palavra por palavra, na conformidade que o dito jurubaça me ia explicando, em toscas palavras”; Pereira, “*Breve e sucinto Relatorio*”, p. 228.

que os 12 japoneses tinham sido entregues, mas foi-lhe dito que nada seria posto por escrito. Passado algum tempo, o secretário do governador acabou por revelar a identidade do seu superior: o seu nome era *Cavanguchi Goenzeimon Sama*, ou Kawaguchi Genzaemon (g. 1680-1693), alguém que o médico alemão Engelbert Kaempfer (1651-1716) haveria de conhecer e descrever mais tarde<sup>42</sup>. E um dos intérpretes informou que o xogun se chamava “Turco”, porventura uma corruptela — deveras estranha, diga-se — de Tsunayoshi (Tokugawa Tsunayoshi, r. 1680-1709).

Manuel de Aguiar Pereira partiu para Macau a 30 de Agosto de 1685, certamente desapontado com o resultado da sua jornada. A política anti-cristã do Tokugawa *bakufu* inviabilizava “tornar o Santo Evangelho aquele Imperio”, como se sonhou logo no dia em que os naufragos foram resgatados da Macareira<sup>43</sup>. De um ponto de vista estritamente comercial, e a crer no que Aguiar Pereira pudera observar da sua fragata durante o tempo que passou em Nagasáqui, não havia modo de fazer renascer o “navio negro”. O enviado de Macau vira chegar ao porto 4 naus holandesas carregadas e 50 somas chinesas (cada uma de 500 a 600 toneladas), o que significava que os Portugueses e os seus negócios eram agora largamente dispensáveis<sup>44</sup>. De mãos vazias, Aguiar Pereira chegou a Macau a 23 de Setembro de 1685. Meio ano decorrido sobre o naufrágio dos 12 japoneses, e quase meio século após o édito de expulsão, o sonho macaense de regresso ao Japão tinha chegado ao fim.

\*

Como interpretar este episódio inconsequente, inscrito num tempo brevíssimo, movimentando personagens relativamente secundários e que não deixou verdadeira marca nas relações entre Macau e o Japão do período moderno? Existem certamente vários ângulos de análise que tornam significativa a história dos 12 japoneses naufragados na ilha da Macareira em 1685. Escolhemos os seguintes.

Destaca-se, desde logo, a diversidade dos protagonistas do incidente, entre grupos “nacionais” (japoneses, portugueses, holandeses, chineses) e grupos sociais (os mercadores “remediados” que naufragaram; os intérpretes de várias origens e competências; a tripulação

<sup>42</sup> “He [Kawaguchi Genzaemon] is a well built man of fifty, cunning as a fox, and the enemy of all the Dutchmen. As administrator he is harsh and unreasonable, as courtier gentle and jovial”; Engelbert Kaempfer, *Kaempfer’s Japan: Tokugawa Culture Observed*, trad. e ed. B. M. Bodart-Bailey (Honolulu: University of Hawaii Press, 1999), pp. 148-149.

<sup>43</sup> Fragoso, “*Assento, e memoria de hum Barco*”, p. 180.

<sup>44</sup> Sobre a economia de Nagasáqui e a sua estreita ligação ao comércio marítimo, ver Leonard Blussé, *Visible Cities: Canton, Nagasaki, and Batavia and the Coming of the Americans* (Cambridge (MA): Cambridge University Press, 2008); Ronald L. Innes, *The Door Ajar: Japan’s Foreign Trade in the Seventeenth Century*, 2 vols. (dissertação de doutoramento inédita, University of Michigan, 1980); Aloysius Chang, *The Chinese Community of Nagasaki in the First Century of the Tokugawa Period (1603-1688)*, (dissertação de doutoramento inédita, St John’s University, 1970); Knoest, “*The Japanese Connection*”.

da fragata São Paulo; as anónimas multidões que em Macau e Nagasáqui se juntaram para admirar os náufragos e os estrangeiros; os membros mais ou menos destacados da elite política e administrativa de Macau e de Deshima; as autoridades provinciais de Cantão e Nagasáqui; o próprio xogun a partir de Edo.

Ressalta, depois, a onnipresença da memória e do registo: a lembrança viva da proibição de 1639 e as decisões escritas que a suportavam; os minuciosos relatórios de Francisco Fragoso e Manuel de Aguiar Pereira; a documentação produzida pelos “tribunais de Cantão”; as decisões do “governador” de Nagasáqui e do “imperador do Japão”; os inúmeros exercícios de tradução oral e escrita que tiveram lugar naqueles seis meses de 1685 entre quatro cidades (Macau, Cantão, Nagasáqui, Edo) e um navio (São Paulo).

Deve sublinhar-se ainda que este episódio se reconhece no quadro de uma história trágico-marítima relativamente ignorada, arredada da celebração literária de que a verdadeira história trágico-marítima foi objecto no Portugal dos séculos XVI- XVIII. Estoutra história é feita de vários naufrágios no mar do sul da China e no mar do Japão, envolvendo navios diversos e tripulações das mais variadas origens, desde o pequeno navio sem nome que arribou à ilha da Macareira em 1685 ao holandês *Sperwer* que naufragou na Coreia em 1653 ou ao japonês *Shinsho-maru* que encalhou na ilha de Amtchitka em 1782. Estes e outros casos produziram materiais escritos e visuais que pedem visão de conjunto.

Finalmente, o episódio de 1685 pode abordar-se na perspectiva da história das emoções. Falamos de homens sob stress, para recuperar a feliz expressão de Russellwood aplicada aos que venceram a Carreira da Índia<sup>45</sup>, homens fechados dois meses numa fragata ancorada no porto de Nagasáqui, em ambiente hostil e constante vigilância. Mas falamos também da tensão, medo, ansiedade, expectativa, esperança e desilusão que tocou, certamente de modo desigual, os vários intervenientes desta história e que ressumam dos vários documentos que a ilustram.

<sup>45</sup> A. J. R. Russell-Wood, “*Men under stress: The social environment of the Carreira da Índia, 1550-1750*”, in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa: Actas* (Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical & Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985), pp. 19-35.





## ECONOMIA, TRANSPORTES E CAPITAIS NA RELAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE COM PORTUGAL DURANTE O SÉCULO XVI\*

Comunicação apresentada pelo Académico  
Arlindo Manuel Caldeira, em 12 de Fevereiro

Sabemos, ou julgamos saber, o dia e o mês em que os portugueses chegaram pela primeira vez às ilhas de São Tomé e Príncipe. Desconhecemos, no entanto, o ano.

De facto, sempre que julgavam a designação disponível, era prática corrente que os navegadores dessem às terras a que chegavam pela primeira vez o nome que, no calendário cristão, correspondia a esse dia inicial. Dentro dessa lógica, a ilha de São Tomé teria sido achada no dia 21 de Dezembro (dia do santo nos hagiólogos) e a do Príncipe, primeiro nomeada Santo Antão/Santo António, em 17 de Janeiro. Faltava saber o ano. Como se conhecia, como razoável certeza, que João de Santarém e Pedro (ou Pêro) Escobar (ou Escolar) tinham entrado em 1471 no golfo da Guiné<sup>1</sup>, não tardou a considerar-se que seriam 1471-1472 os anos do achamento das ilhas e que teriam sido esses navegadores os seus protagonistas. Essa tradição chegou quase intocável aos nossos dias, apesar da escassa fiabilidade<sup>2</sup>.

Acontece que o avanço ao longo do litoral do golfo da Guiné não foi imediato e os navios procuravam afastar-se o menos possível de uma costa ainda pouco conhecida, pelo que não é impossível que as ilhas se tenham mantido ignoradas durante algum tempo. E talvez, em alguma viagem de regresso, possam ter sido “achadas” mas não “descobertas”<sup>3</sup>. Embora não caiba aqui a fundamentação, pensamos que a efectiva “descoberta”, no sentido que lhe atribui Magalhães Godinho, das ilhas de São Tomé e do Príncipe só deve ter tido lugar em data próxima de 1480. Não muito longe, por isso, do início da colonização, iniciada já no reinado de D. João II, que, enquanto Príncipe, mas já responsável pela expansão, fora

---

\* Este texto é a versão escrita da comunicação que apresentámos na Academia de Marinha, em 12 de Fevereiro de 2019, com o título “A carreira de São Tomé no século XVI: navios, produtos e capitais”.

<sup>1</sup> Damiano Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2ª ed., Coimbra, s. l., 1960, pp. 208-211. A. H. de Oliveira Marques, “A expansão no Atlântico” in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 89-91.

<sup>2</sup> António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 4ª ed., Porto, Livraria Civilização Editora, 1987, pp. 80-81; Damiano Peres, *História dos Descobrimentos ...*, p. 211; Luís de Albuquerque, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Publicações Alfa, 1985, p. 48.

<sup>3</sup> “[Nos textos dos séculos XV e XVI] pequenas gradações de sentido distinguem ‘achar’ de ‘descobrir’: descobrir denota frequentemente uma exploração sistemática, enquanto achar se refere de preferência a determinada realidade cuja existência se ignorava, a um primeiro encontro” (Vitorino Magalhães Godinho, *O papel de Portugal nos séculos XV e XVI. O que significa descobrir? Os novos mundos e um mundo novo*, Lisboa, GTMECDP, 1994, p. 16).

homenageado com o nome da ilha que tinha sido chamada, quando do achamento, de Santo Antão/Santo António.

### **Início do povoamento**

As duas ilhas eram desabitadas à data da descoberta e, pela pujança da vegetação e abundância de água, que evocavam a ilha da Madeira, aparentavam ser de colonização fácil, para quem ainda conhecia mal o rigor impiedoso dos trópicos.

O processo iniciou-se em 1485, com a nomeação de um membro da pequena nobreza, o escudeiro João de Paiva, para capitão-donatário, solução político-administrativa de ressonâncias senhoriais, experimentada com sucesso nos outros arquipélagos atlânticos.

Esperava-se poder criar aí uma próspera colónia de povoamento, baseada na policultura e na produção de açúcar, com uma presença significativa de residentes europeus e em que, a curto ou médio prazo, se julgava possível e desejável que a mão-de-obra importada de África fosse substituída por população mestiça, igualmente bem adaptada ao meio e ao tipo de exploração mas mais identificada com os colonizadores (por isso os incentivos expressos à miscigenação são uma constante desde o início<sup>4</sup>).

O objectivo central para este posto avançado “europeu” no Equador era que servisse de escala para viagens de ida e de regresso com destino à África Austral e à Índia, que era, por esses dias, um dos desígnios principais da expansão portuguesa, embora, quando essas metas foram atingidas, se tenha verificado que as rotas mais seguras não passavam por São Tomé<sup>5</sup>.

Mas a ilha tinha também um papel importante a desempenhar no próprio golfo da Guiné, no âmbito de uma estratégia regional que estava centrada no ouro da Mina. Pretendia-se que São Tomé servisse de base de apoio às feitorias da costa ocidental de África, quer em termos de defesa quer de abastecimento de produções alimentares destinadas às guarnições portuguesas e ao aprovisionamento dos navios negreiros.

Finalmente, a ilha devia passar a ser uma escala segura para os navios que, da Mina, regressavam à Europa, uma vez que o regime dos ventos exigia que as embarcações navegassem ligeiramente para sul e depois para oeste, antes de tomarem a direcção norte, rumo a casa.

Todo este ambicioso projecto só se realizou parcialmente.

A principal dificuldade na colonização da ilha de São Tomé teve a ver com a fixação de europeus, confrontados com um meio natural para eles profundamente hostil. Primeiro desencanto: o solo era fértil e a vegetação crescia com uma pujança inesperada mas o clima não permitia o desenvolvimento das plantas da triologia sagrada da alimentação mediterrânica: o

---

<sup>4</sup> Arlindo Manuel Caldeira, *Mulheres, sexualidade e casamento em São Tomé e Príncipe*, 2ª ed., Lisboa, Cosmos, 1999, pp. 43-44.

<sup>5</sup> São Tomé não foi mais que “escala ocasional” da carreira da Índia, dependente das vicissitudes da viagem de um ou outro raro navio. Ver Artur Teodoro de Matos, “As escalas do Atlântico no século XVI”, *Revista da Universidade de Coimbra*, 1988, vol. 34, p. 159.

trigo, a vinha e a oliveira. Os colonos da vaga inicial tiveram a maior dificuldade em aceitar, na sua dieta, as plantas tropicais, ficando dependentes, durante décadas, dos abastecimentos de Lisboa. Mais grave que isso, as doenças tropicais, em particular a malária, dizimavam sem piedade os recém-chegados. Pieter de Marees não hesitaria em escrever, em 1602, que era “o lugar com o clima mais insalubre do mundo”<sup>6</sup>.

Voluntários para irem viver no arquipélago vão ser poucos e só por razões obscuras. Entre eles, surgem alguns cristãos-novos que aproveitavam as estreitas aberturas nos impedimentos à sua movimentação para procurarem paragens menos opressivas do ponto de vista religioso, o que se tornaria ainda mais atractivo e urgente depois da introdução da Inquisição em Portugal, em 1536<sup>7</sup>.

O outro contingente de “povoadores” foi constituído, desde o primeiro momento, por degredados. Uns, gente condenada pelos tribunais a penas mais ou menos longas de degredo directamente para São Tomé ou para o Príncipe. Outros, homens e mulheres que aceitavam ver comutada a pena de morte, a que estavam destinados, em degredo permanente no arquipélago. Naturalmente que a presença desta população de cadastrados, ainda por cima sempre a pensarem na fuga para as Américas, também não ajudava à boa reputação das ilhas e à chegada de novos habitantes, vindos por sua vontade.

Os monarcas D. João II e D. Manuel I fizeram o possível para contrariar esta tendência negativa. Um dos processos foi a concessão de amplos privilégios a quem se dispusesse a ir viver “a terras tão remotas”, fossem governantes ou governados.

Tanto o primeiro capitão-donatário, João de Paiva (1485-1489) como João Pereira, que lhe sucedeu (1490-1493), tiveram, provavelmente por escassez de meios, uma actuação insatisfatória. Por isso, por desistência sua ou por falta de sucessores directos, o monarca pôde apostar na nomeação de um terceiro capitão donatário.

Em 1493, a escolha recaiu em Álvaro de Caminha, recebedor da alfândega, cavaleiro da Casa Real, e, aspecto fundamental, com alguma experiência de África<sup>8</sup>. Não foi, no entanto, fácil convencê-lo pois, por essa altura, “por ela [a ilha] ser tão pestífera, não queria lá ninguém ir”. Segundo a mesma fonte, D. João II “só o fez lá ir [a Álvaro Caminha] a povoá-la, com muitos rogos e mimos”<sup>9</sup>.

Em troca da imposição de residência efectiva na ilha, foram-lhe reforçados os poderes, adequando-os àquilo que era então viver no cabo do mundo, dando-lhe, nomeadamente,

<sup>6</sup> Pieter de Marees, *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea (1602)*, New York: Oxford University Press, 1987, p. 18.

<sup>7</sup> Talvez assustado com esse interesse, D. Sebastião viria a proibir, através de um alvará de 1569, que, a partir dessa data, qualquer cristão-novo se pudesse fixar na ilha de São Tomé (Alvará de 21 de Novembro de 1569, *Monumenta Missionaria Africana (MMA)*, 1ª série, vol. II, pp. 570-571).

<sup>8</sup> H. Baquero Moreno, “Álvaro de Caminha, capitão-mor da ilha de São Tomé”, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto: Universidade /CNCDP, vol. I, 1989, p. 311. Carta régia de 29 de Julho de 1493, in *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história (DP)*, pub. e pref. de João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa: Inst. de Alta Cultura, 1971, pp. 404-405.

<sup>9</sup> Carta de Diogo de Gouveia Senior para D. João III, 29 de Fevereiro de 1532, in Mário Brandão, *O processo na Inquisição de Mestre João da Costa*, Coimbra: Arquivo e Museu da Universidade, 1944, p. 314

jurisdição ilimitada nas áreas cível e criminal. Mas, sobretudo, a Coroa forneceu-lhe meios materiais e fez com que o acompanhasse um contingente de povoadores o mais alargado possível, embora constituído sobretudo por degredados<sup>10</sup>. Foi então que foram obrigados a seguir para São Tomé muitos meninos judeus de ambos os sexos, arrancados aos pais que, expulsos de Castela, não tinham podido pagar a alcavala que lhes fora imposta ao entrar em Portugal<sup>11</sup>. Todos os meios eram bons para implantar a presença europeia na ilha.

A rasoura da morte foi impiedosa com os “meninos judeus” e com a maioria dos outros povoadores (o próprio Álvaro de Caminha morreria, de febres, em 1499) mas a capacidade de resistência humana permitiu que, ainda assim, ficassem no terreno uma dúzia de europeus que, juntamente com as centenas de africanos entretanto trazidos da costa africana, deram início ao povoamento do território.

É durante a donataria de Caminha que são feitos, de forma continuada, os primeiros arroteamentos na fachada nordeste da ilha e são dadas as primeiras terras em sesmaria<sup>12</sup>. Continuam-se as experiências de cultura de cana-de-açúcar, com excelentes resultados, mas, por falta de técnicos especializados para levantar os engenhos, não foi de imediato que se fez a sua transformação industrial. As culturas principais, nos terrenos úberes acabados de roubar à floresta, centravam-se nas plantas que garantiam a subsistência dos habitantes (apesar da relutância dos europeus) e alimentavam os escravos das armações<sup>13</sup>, escravos que eram, ao abrir o século XVI, a principal mercadoria de exportação. O movimento desse comércio de mercadoria humana era já de molde a atrair contratadores que, pelo menos desde 1514, arrendaram à coroa os direitos da alfândega<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> Na carta de doação da capitania a Álvaro de Caminha, em 29 de Julho de 1493, diz-se expressamente que “ele foi o primeiro que a dita ilha povooou por nosso mandado” (*DP*, III, 404-405). Ver também Testamento de Álvaro de Caminha, 24 de Abril de 1499 (*Ibidem*, pp. 504-515).

<sup>11</sup> Segundo Valentim Fernandes teriam sido enviados “dois mil meninos de oito anos para baixo” dos quais, em 1506, já só sobreviviam 600 (*Códice Valentim Fernandes*, leitura paleográfica, notas e índice de José Pereira da Costa, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1997, p. 163). De acordo com Diogo de Gouveia tinham ido com Caminha “mil duzentas e tantas almas de judeus” de que apenas viviam 50 ou 60 em 1532 (Mário Brandão, *O processo na Inquisição...*, p. 314). Do testamento de Álvaro de Caminha (1499) deduz-se que os meninos judeus não poderiam ser mais de mil (“Quando parti de Portugal, el-rei D. João me mandou dar mantimento, não sei se para dois anos, se para três, para mil pessoas...”, *DP*, vol. III, p. 509). Um manuscrito anónimo tardio, *Apologia em abono dos christãos cognominados novos deste reyno de Portugal* (1624) fala em “novecentas almas entre machos e fêmeas” de que, em pouco tempo, teriam perecido mais de dois terços (Elias Lipiner, *Os Baptizados em pé*, Lisboa: Vega, 1998, p. 26).

<sup>12</sup> O direito a esse tipo de concessão já era contemplado na carta que dava a capitania a João Pereira, em 3 de Fevereiro de 1490 (*DP*, vol. III, p. 360).

<sup>13</sup> “Na ilha não há [mais] que semear inhames e cocos [“falso inhame” ou “matabala”] e colhê-los sem outro proveito” (Carta de Pedro Álvares de Caminha, 30 de Julho de 1499, *DP*, vol. III, p. 545). Segundo Valentim Fernandes, no início do século XVI, as únicas culturas lucrativas eram as dos inhames e do milho (*Códice Valentim Fernandes...*, p. 164).

<sup>14</sup> Pedro José Paiva da Cunha, A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII, Dissert. de mestrado não publicada, Universidade de Coimbra, 2001, p. 123; Catarina M. Santos, «A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI», *Studia*, nº 54/55, 1996, p. 79; Carta de Bernardo Segura para o rei, 15 de Março de 1517 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 380).

O grande passo em frente na economia insular seria a introdução de engenhos hidráulicos para transformação da cana-de-açúcar, o que aconteceu, parece provado, em 1515 ou 1516<sup>15</sup>.

A coroa, cada vez mais interessada na participação directa na economia da ilha, viu aí uma oportunidade de negócio que não quis desperdiçar. Investiu nos seus próprios engenhos de açúcar, tendo chegado a ter, um pouco mais tarde, o plano, apenas parcialmente concretizado, de instalação de 12 unidades de uma só vez<sup>16</sup>. Por outro lado, desde 1519, passam a ser os seus oficiais que asseguram, em exclusivo, o fornecimento de escravos à feitoria de São Jorge da Mina<sup>17</sup>. E, em 1522, aproveitando reais ou supostas irregularidades do capitão-donatário em exercício, foi extinta a capitania e a ilha passou para a posse directa da coroa<sup>18</sup>.

O interesse régio está obviamente relacionado com a fase de prosperidade que a ilha de São Tomé estava então a viver e que se vai traduzir durante algumas décadas, como veremos já de seguida, em capacidade exportadora e, conseqüentemente, num intenso relacionamento comercial com a metrópole. E é a partir do início dos anos 20 do século XVI que podemos falar numa “carreira de São Tomé” em funcionamento efectivo.

Os pilotos quinhentistas já a conheciam por esse nome, “carreira de São Tomé”. Refe-riam-se, naturalmente, ao seu troço central, o que interligava Lisboa e a ilha do Equador. Mas a “carreira de São Tomé” tinha vários prolongamentos, embora com movimento desigual. Em África, conectava-se com toda a costa fronteira à ilha (em particular com o delta do rio Níger) e estendia-se à Costa da Mina, ao Congo e a Angola. No sentido do Atlântico ocidental atingia as Caraíbas e o Brasil. Na Europa, a partir de Lisboa, alcançava, para Norte, os portos de Bruges, Antuérpia e Hamburgo e, para Sul, tomava a direcção ao Mediterrâneo, servindo sobretudo Sevilha, Génova e Veneza.

A sua duração no tempo foi, no essencial, a do ciclo do açúcar da ilha de São Tomé, isto é, aproximadamente, de 1520 a 1620. No resto do século XVII, a ligação de Lisboa a São Tomé vai-se debilitando até desaparecer por completo. Salvo em ocasiões excepcionais, os contactos entre Portugal e a ilha passam a fazer-se por mediação do Brasil. O seu apogeu comercial coincide com o meio do século XVI, não sendo por acaso que foi então que “os pilotos e mestres da carreira de São Tomé” criaram, em nome próprio, uma confraria e irmandade sob invocação de Nossa Senhora da Esperança junto da igreja do Convento de Nossa Senhora da Piedade, fundado em 1524<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Torre do Tombo, Lisboa (T.T.), *Chancelaria de D. João III*, Doações, 15 de Setembro de 1515, Liv. 48: 71-71v.; Arlindo Manuel Caldeira, “Aprender os Trópicos: plantações e trabalho escravo na ilha de São Tomé” in *Subsídios para a história da escravatura insular: séculos XV a XIX*, Ponta Delgada: CHAM, 2013, p. 35.

<sup>16</sup> O plano é anterior a 1527. Ver “Relatório de João Lobato”, 13 de Abril de 1529 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 510-518).

<sup>17</sup> Joseph B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina: 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*, Lisboa/Paris: CNCDP/Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, pp. 325 e 338..

<sup>18</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, introd. A. da Silva Rego, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977, vol. 3º, Gav. XIII-XIV, p. 12.

<sup>19</sup> Biblioteca Nacional de Portugal, Reserv., Manusc. Il. 103, *Livro da Fundação, ampliação, e sitio do Conuento de N[ossa]. S[enho]ra da Piedade da Esperança da Cidade de Lix[bo]a*, fls. 7v-8.

## Os navios

O número de embarcações que então circulava entre o reino e a ilha de São Tomé era significativo. Uma memória de 1554 fazia a estimativa de “trinta a quarenta ou mais navios” anuais<sup>20</sup> e, por volta de 1585, o cosmógrafo português João Galego subia a parada e calculava, de forma aparentemente exagerada, em 50 a 60 o número de navios provenientes de São Tomé que chegavam anualmente a Lisboa “carregados de açúcar (...) e de muita escravaria de negros”<sup>21</sup>. Mais ou menos pela mesma data, temperando os excessos do anterior testemunho, Duarte Lopes, o informador de Filippo Pigafetta, afirmava que, em 1578, a ilha produzia açúcar suficiente “para carregar 40 grossas naus”<sup>22</sup>.

A maneira como a última fonte caracteriza as embarcações deve ser entendida em sentido metafórico, mais para valorizar a produção de açúcar da ilha do que para entrar em questões de arqueação de navios. Não eram efectivamente grandes naus, do género das que viajavam para a Índia, aquelas que faziam a carreira de São Tomé.

Nem sempre, aliás, é fácil determinar a tipologia dessas embarcações, pela relativa indefinição com que são identificadas nas fontes. A designação menos esclarecedora é a de “navio” que tanto pode referir-se a um tipo concreto de embarcação de pequena ou média tonelagem, muito corrente nos séculos XVI e XVII, ou ser usada, como fazemos nos nossos dias, no sentido genérico de embarcação.

A maioria das embarcações portuguesas que ligavam a ilha de São Tomé à Europa (Lisboa, Antuérpia, Génova, Veneza...) era pequenas naus que raramente deviam ultrapassar as cem toneladas.

Uma amostra que reunimos de 25 embarcações que, entre 1530 e 1535, deram conta, na Casa da Mina, das mercadorias que tinham carregado em São Tomé não é muito conclusiva. Treze dessas embarcações eram “navios”; nove naus; duas caravelas; e uma “nau-urca” (talvez comprada na Flandres e seguramente com maior tonelagem do que os navios habituais na rota)<sup>23</sup>. Mais esclarecedora é a informação sobre um total de 112 embarcações que, carregando açúcar de São Tomé, pagaram a taxa denominada “avaria” na Casa da Nação Portuguesa, no porto de Antuérpia, entre 1535 e 1548<sup>24</sup>. Do conjunto, 82 (73,2%) eram naus, 15 (13,4%) navios, 14 (12,5%) caravelas e uma chalupa. Leonor Freire Costa que estudou a documentação a que esse conjunto pertence, incluindo a parte não publicada anteriormente por Virgínia Rau, pôde concluir pela preponderância das embarcações entre as 70 e as 100 toneladas<sup>25</sup>.

<sup>20</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, I/94/28, 22 de Novembro de 1554. Memória enviada ao rei por Cristovão Nunes. Publicado em *MMA*, 1ª série, vol. XV, p. 204.

<sup>21</sup> João Gallego, *Descrição e roteiro das possessões portuguesas do continente da Africa e da Asia no XVI seculo*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1894, p. 13.

<sup>22</sup> Duarte Lopez e Filippo Pigafetta, *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951, p. 24.

<sup>23</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II parte, vários documentos.

<sup>24</sup> Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971, pp. 13-16.

<sup>25</sup> Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais: Patrimonia, 1997, p. 115.

Não é difícil explicar essa preferência dos armadores. Ao contrário do que sucedia com a rota do Cabo, a navegação na “carreira de São Tomé” funcionava em regime livre para os mercadores portugueses e não estava sujeita a outros constrangimentos, nomeadamente à obrigatoriedade de as embarcações navegarem em conserva (navegação por frotas). Além disso, a navegação não estava, ou estava pouco, condicionada pelo calendário: o chamado “piloto anónimo” aponta o mês de Fevereiro como o mais indicado para a partida de Lisboa mas ele próprio diz, e a documentação confirma, que os navios saíam “em todas épocas do ano”<sup>26</sup>. Tudo isso, junto à duração relativamente curta das viagens (cerca de mês e meio de Lisboa a São Tomé e outro tanto à volta), era susceptível de atrair armadores que, mesmo sem grandes capacidades financeiras, podiam investir no transporte das mercadorias que circulavam nessa “carreira”, através do fabrico e exploração de navios de pequena e média tonelagem.

Ajudando a reduzir ainda mais os custos, a grande maioria desses navios (navios em sentido geral) não estavam equipados com artilharia. Embarcações ligeiras, os mestres e pilotos contavam que, em caso de um mau encontro com corsários, conseguiriam livrar-se do perigo recorrendo a uma fuga estratégica.

Quando, em 1544, 1552 e 1558, sucessivas provisões régias insistiram na obrigação de “naus e navios” das rotas atlânticas navegarem “armados e apercebidos [de gente] como parecer que cumprir”, nem essa insistência, que já não era, em si, sinal de eficácia da medida, nem as pesadas penas (em 1558 admitia-se a perda do navio pelos infractores) parecem ter sido suficientes para convencer muitos dos armadores com interesses na carreira de São Tomé, que continuaram a navegar sem bocas de fogo ou reduziram, pelo menos oficialmente, a arqueação das suas embarcações para menos de 50 toneladas, o que as isentava da referida obrigação.

Mesmo quando, em 1571, o rei D. Sebastião tornou o artilhamento obrigatório até para os pequenos navios (acima das 25 toneladas)<sup>27</sup>, houve alguns mestres que continuaram a resistir, enquanto puderam, à sua instalação: pelos custos (quer em armamento quer em aumento da tripulação); pelo que entendiam ser a reduzida eficácia; e, sobretudo, porque lhes roubava capacidade de carga. No entanto, em 1593, os seis fretadores de uma nau que devia ir carregar açúcar a São Tomé e levá-lo a Hamburgo (via Lisboa) exigiram do mestre Francisco Pires Barcelos, vizinho de Vila do Conde, que a mesma estivesse “aparelhada com artilharia”<sup>28</sup>. O aumento da frequência dos ataques corsários nas últimas décadas do século XVI, com origem nos países do Norte da Europa (Inglaterra, Holanda e também França), provavelmente mais do que a legislação, que havia sempre maneira de contornar, obrigava a reforçar os cuidados, adequando-os à preocupação dos carregadores.

<sup>26</sup> *Viagens de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*, introd., trad. e notas de Arlindo Manuel Caldeira, Lisboa: CNCDP, 2000, p. 84.

<sup>27</sup> Para todas as medidas referidas, ver J.A. Pinto Ferreira, “Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no século de Quinhentos”, *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. 30, 1-2, 1967, pp. 331-392.

<sup>28</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 3 de Setembro de 1593.



Sempre que conseguimos identificar os portos de origem dos navios que circulavam na carreira de São Tomé deparamos com uma nítida predominância dos portos do Norte de Portugal o que mostra o dinamismo dos armadores locais e a capacidade dos estaleiros aí localizados no sentido de aproveitarem as oportunidades que lhes oferecia o comércio atlântico.

Das 68 embarcações que foi possível identificar entre as que, de 1539 a 1548, carregaram para Antuérpia açúcar de São Tomé, estavam registadas 52 (76,5%) em portos a Norte do Tejo (Vila do Conde, Porto, Azurara, Póvoa do Varzim e Viana do Castelo), com Vila do Conde em posição destacada com 31 presenças, quase metade do total geral. A grande Lisboa, Barreiro e Setúbal incluídos, contribuía apenas com 13 embarcações (uns modestos 19%), o Algarve (Tavira e Lagos) com duas e os Açores com uma<sup>29</sup>.

Um rol dos navios mercantes dos portos do Norte de Portugal, mandado levantar em 1552, embora de forma menos flagrante, conduz-nos no mesmo sentido. É verdade que, em três dos portos que fazem parte da lista (Matosinhos, Leça e Aveiro), não consta São Tomé como destino e que no Douro (Porto e Massarelos), num conjunto de 22 navios, só um se dirigia a São Tomé. Em Azurara, porém, a situação era diferente: de 13 navios mercantes, 10 destinavam-se à ilha. No caso de Vila do Conde são identificados 42 navios, 10 dos quais estavam em São Tomé. Mas havia três em Lisboa, seis na Flandres e outros seis em portos do Levante, não sendo impossível que boa parte deles tivesse no seu livro de bordo a ilha do Equador<sup>30</sup>. De qualquer forma, Amélia Polónia previne-nos que, ao longo da segunda metade do século XVI se dá uma perda do protagonismo dos náuticos de Vila do Conde, o que, segundo ela, se insere num movimento mais geral em que os mestres da Europa do Norte se vão apoderando do transporte marítimo e excluindo os portugueses<sup>31</sup>.

De facto, de forma autorizada ou não, vemos, em 1599, urcas flamengas de comércio a caminho de São Tomé<sup>32</sup> e, nas primeiras décadas do séc. XVII, já são apenas navios estrangeiros que carregam o açúcar produzido na ilha e o levam para os seus países<sup>33</sup>.

## As mercadorias

### *Açúcar*

Depois de um arranque algo demorado da fase industrial, a produção de açúcar em São Tomé desenvolveu-se, em seguida, muito rapidamente, como resposta a um acelerado

<sup>29</sup> Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé...*, pp. 13-16. O que de facto conhecemos é a residência do mestre, de onde podemos deduzir, apesar de alguma margem de erro, a proveniência da embarcação. Algumas das embarcações fazem mais do que uma viagem. Os valores indicados referem-se a embarcação/viagem.

<sup>30</sup> Fernando Castelo Branco, *A navegação da Metrópole para São Tomé nos meados do Século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.

<sup>31</sup> Amélia Polónia, *Vila do Conde. Um Porto Norteno na Expansão Ultramarina Quinhentista*, Tese de Doutoramento, Porto: Faculdade de Letras, 2000, p. 619.

<sup>32</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 19 de Novembro de 1599.

<sup>33</sup> Cristina Maria S. Serafim, *As ilhas de São Tomé no século XVII, Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2000, p. 247, quadro 42.*

aumento da procura desse produto nos mercados europeus<sup>34</sup>. Enquanto que, para 1517, há apenas notícia de três engenhos em funcionamento em toda a ilha<sup>35</sup>, cerca de vinte anos depois um visitante habitual refere já “60 engenhos movidos a água”<sup>36</sup> e, até próximo do fim do século, o seu número continuou a crescer<sup>37</sup>.

Quantificar a produção propriamente dita não é, no entanto, tarefa fácil. Conhecemos o açúcar entrado na Casa da Mina, em Lisboa, em determinados anos, mas esses números estão longe de constituir séries contínuas e, aparentemente, diziam apenas respeito à produção das propriedades régias na ilha. Assim, entre 21 de Maio de 1550 e 27 de Julho de 1554, os feitores de São Tomé enviaram para o tesoureiro da Casa da Mina 24 676 arrobas de açúcar<sup>38</sup>. E, entre 10 de Agosto de 1557 e 31 de Dezembro de 1560, o tesoureiro em exercício recebeu 40 263 arrobas da mesma proveniência<sup>39</sup>.

Para a produção global, e a título meramente indicativo, podemos usar os números propostos por Vitorino Magalhães Godinho. Assim, repetindo-o, a dimensão da produção iria um pouco além das 123 mil arrobas em 1528, estaria próxima das 136 mil em 1535-1536, atingiria as 150 mil a meio do século XVI, as cerca de 175 mil em 1578 e as 200 mil em 1580<sup>40</sup>. Sabemos que, a partir dessa última data, se dá uma queda quase vertical nesses quantitativos, devida a vários factores, entre os quais contam a instabilidade social (fugas e revoltas de escravos) e os ataques corsários, mas, sobretudo, a grave parasitose que, durante anos, atacou a cana-de-açúcar. Sujeita, ao mesmo tempo, à concorrência do açúcar brasileiro, em imparável ascensão, a ilha de São Tomé nunca mais recuperaria da quebra da produção registada no final do século XVI.

A crise no negócio do açúcar, com uma acentuada depreciação nos preços, consequência da crise europeia e mundial de início do século XVII, dará o golpe de misericórdia na economia de produção são-tomense, com o açúcar a deixar progressivamente de contar, ao longo desse século, como mercadoria de exportação.

Mesmo durante os anos felizes do apogeu, em que chegou a liderar o mercado mundial<sup>41</sup>, o açúcar de São Tomé nunca conseguiu resolver alguns problemas técnicos: o clima da ilha, caracterizado por uma humidade excessiva do ar, comprometia, na fase final, a secagem

<sup>34</sup> Arlindo Manuel Caldeira, “Learning the Ropes in the Tropics: Slavery and the Plantation System on the Island of São Tomé”. *African Economic History*, 39 (2011): 35-71.

<sup>35</sup> Carta de Bernardo Segura para o rei, 15 de Março de 1517 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 389)

<sup>36</sup> *Viagens de um piloto português ...*, p. 107.

<sup>37</sup> Em 1578, por exemplo, haveria 70 a funcionar (Duarte Lopez e Filippo Pigafetta, *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951, p. 24).

<sup>38</sup> T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Privilégios, Livro 4, fls. 128-128v, Carta de quitação a Álvaro Mendes, 24 Julho de 1568.

<sup>39</sup> T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Privilégios, Livro 9, fl. 84, Carta de quitação a Jerónimo Rodrigues Correia, 15 de Janeiro de 1575.

<sup>40</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., Lisboa, Presença, vol. IV, pp. 96-97

<sup>41</sup> J. H. Galloway, *The Sugar Cane Industry: An Historical Geography from Its Origins to 1914*, Cambridge [UK]: Cambridge University Press, 2005: 51 e 58-61.

dos “pães de açúcar”. Muitas vezes, era preciso recorrer a métodos artificiais de secagem em estufa, correndo o risco de não se conseguir evitar o fumo e de este prejudicar o gosto do produto. Mesmo quando tudo corria bem, o açúcar nunca tinha a dureza nem a brancura do congénere madeirense ou até do brasileiro e apenas suportava, sem começar a liquefazer-se, curtos períodos de armazenagem antes do embarque.

Em Lisboa, em 1533, foi necessário intervir o próprio rei, que era, aliás, parte interessada como produtor, para mandar suspender uma postura camarária do ano anterior que proibia os confeitores da cidade de usarem açúcar de São Tomé no fabrico de confeitos e frutas cobertas por, alegadamente, ao contrário do da Madeira, não ser benéfico para a saúde<sup>42</sup>.

A pior qualidade, ou, pelo menos, o pior aspecto, do açúcar da ilha do Equador reflectia-se, naturalmente, nos preços. No mercado de Antuérpia, em 1552-1553, uma arroba de açúcar da ilha da Madeira era comprada por 6 a 8 florins enquanto o mesmo peso de açúcar de São Tomé não atingia os dois florins<sup>43</sup>. Essa pronunciada diferença manteve-se nas décadas seguintes. Em 1578, também na Flandres, a arroba do açúcar da Madeira podia valer 2\$600 réis para 630 do são-tomense e, em 1582, 3\$000 e 950, respectivamente<sup>44</sup>.

O preço baixo acabou por constituir uma grande vantagem competitiva, justificando a preferência demonstrada pelos mercados do Norte da Europa. Assim, entre 1536 e 1550, dos navios carregando açúcar entrados no porto de Antuérpia, 59% levavam o de São Tomé<sup>45</sup> e, em 1552-1553, 51% dos açúcares aí chegados provinham dessa ilha, 20% da Madeira, 10% das Antilhas e 19% de outras origens<sup>46</sup>.

Os flamengos tinham visto na relação qualidade/preço uma oportunidade complementar de negócio. Uma vez que, depois de refinado, o açúcar são-tomense podia emparelhar, em valor de mercado, com o de outras proveniências, não tardaram a instalar-se, a bom ritmo, refinarias em Antuérpia: era apenas uma em 1508; 12 em 1535-1539; 24 em 1556<sup>47</sup>.

No Norte da Europa, além de Antuérpia, também as cidades do Norte da Alemanha recebiam açúcar de São Tomé. Em Maio de 1593, os contratadores da ilha de São Tomé (Rui Lopes, Heitor Rodrigues e Baltasar Rodrigues de Chaves) fretaram a Tomé Dias o pataxo *Bom Jesus* para levar a Hamburgo 2 200 arrobas de açúcar daquela ilha<sup>48</sup>. E, em Novembro do mesmo ano, o mesmo Baltasar Rodrigues de Chaves, com outros sócios, fretou a nau *São João*

<sup>42</sup> Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971, pp. 6-7.

<sup>43</sup> John G. Everaert, “Les marchés du sucre en Flandre. Bruges et Anvers, centres de distribution (1470-1570)”, in Alberto Vieira (coord.), *História do Açúcar. Rotas e Mercados*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002, p. 198.

<sup>44</sup> Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Económico*, 2ª ed., Lisboa: Clássica Editora, 1947, p. 249.

<sup>45</sup> Num total de 212 navios, 126 terão levado açúcar de São Tomé, 88 como carga exclusiva, 38 como carga mista (Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., Lisboa: Presença, 1983, vol. IV, p. 98).

<sup>46</sup> John G. Everaert, “Les marchés du sucre en Flandre...”, pp. 198-199.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 200.

<sup>48</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 29 de Março de 1593.

*Baptista* para ir à ilha de São Tomé carregar 3600 arrobas de açúcar com destino, de novo, ao porto de Hamburgo<sup>49</sup>.

No Mediterrâneo, nas chamadas “partes do Levante”, os grandes importadores do açúcar da ilha equatorial eram Génova e Veneza. O autor de um dos relatos sobre as viagens ao litoral africano publicado por Giovanni Battista Ramusio no livro *Delle navigatione et viaggi*, é um piloto de Vila do Conde, cujo nome desconhecemos<sup>50</sup>, que, na primeira metade do século XVI, fazia com regularidade a ligação entre São Tomé e Veneza<sup>51</sup>. E, no final da década de 1580, ainda o mercador milanês, então a residir em Portugal, Francesco Rovellasca (irmão de Giovan Battista Rovellasca) surge, associado com os Carnesecchi e os Strozzi de Florença, na exportação de açúcar são-tomense para Veneza<sup>52</sup>.

É provável que, episodicamente, também se exportasse açúcar para as Antilhas<sup>53</sup> mas deve tratar-se de um fenómeno pouco significativo, subsidiário do comércio de mão-de-obra escrava, uma vez que, por esse tempo, a ilha de São Domingos competia com a de São Tomé na produção sacarina.

### *Escravos*

Para povoar um território como o arquipélago de São Tomé e Príncipe, desabitado à data da chegada dos portugueses, e com justificada fama de malsão, a coroa portuguesa só tinha para oferecer facilidades nas trocas com a costa ocidental de África. No entanto, como não pretendia abrir mão do comércio do ouro, centralizado em São Jorge da Mina, que chamara a si como exclusivo régio, pouco mais sobrava que o tráfico de escravos.

Assim, logo em 1485, aos moradores que quisessem ir viver nesse fim do mundo (o mais remoto onde, por essa data, alguma vez um português tinha levantado parede), o rei deu-lhes autorização para comerciar “nos cinco rios dos escravos que são além da fortaleza de São Jorge da Mina”<sup>54i</sup>. Pela carta régia de 1493, numa altura em que a costa era já melhor

<sup>49</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 11, 3* de Setembro de 1593.

<sup>50</sup> É provável que se trate de um Fernão Afonso que, em 11 de Abril de 1539, fazia, em Veneza, uma sociedade com Giovanni Battista Ramusio e António Priuli provavelmente para os negócios do açúcar (Massimo Donattini, “Da Gonzalo Fernández de Oviedo a Fernão Afonso: l’umanesimo mercantile di Giovanni Battista Ramusio” in W. Boer, V. Lavenia e G. Marccoci (ed.), *La ghianda e la quercia. Saggi per Adriano Prosperi*, Roma: Viella, 2019, pp. 72-77).

<sup>51</sup> *Viagens de um piloto português do século XVI* ... (Introdução).

<sup>52</sup> Nunziatella Alessandrini, *Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, Dissert. de Doutoramento, Lisboa: Universidade Aberta, 2009, p. 278.

<sup>53</sup> Regimento da feitoria de São Tomé, 2 de Agosto de 1532 (Joseph B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina...*, p. 612).

<sup>54</sup> *DP*, vol. III (1461-1500), p. 646. Edmundo Lopes identifica esses cinco rios a oriente de S. Jorge da Mina como sendo o rio da Volta, o rio da Lagoa, o rio Primeiro, o rio Formoso (ou do Benim) e o rio dos Escravos (Edmundo Lopes, *A escravatura. Subsídios para a sua história. Lisboa: Ag. Geral das Colónias, 1944*, p. 71). O mais provável, porém, é que se trate dos cinco “rios” do delta do Níger referidos por Duarte Pacheco Pereira: “rios” Primeiro (Mahin), Formoso (Benim), Escravos, Forcados e Ramos.

<sup>i</sup> Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses*, vol. III (1461-1500), p. 646.

conhecida, a área de resgate foi aparentemente alargada, estendendo-se “desde o rio Real e ilha de Fernando Pó até toda a terra do Manicongo”<sup>55</sup>, mas em compensação interdita-se a área dos “rios dos escravos”, o muito povoado delta do Níger, entretanto arrendado em exclusivo ao mercador-banqueiro florentino Bartolomeo Marchionni, desde 1469 fixado na capital portuguesa<sup>56</sup>.

De qualquer forma, uma das principais actividades do arquipélago vai ser a reexportação de escravos africanos para Portugal e também para a Mina, uma vez que, face ao falhanço de instalar uma feitoria no reino do Benim, em Uगतó, foram as ilhas que passaram a abastecer a feitoria-fortaleza de São Jorge da Mina, tendo mesmo sido entregue à ilha de São Tomé, a partir de 1519, o fornecimento exclusivo<sup>57</sup>.

Aproximadamente por essa data, São Tomé vai tornar-se também, com Cabo Verde, um dos fornecedores de mão-de-obra às Antilhas espanholas, após o rei Carlos I (futuro imperador Carlos V) ter autorizado que estas fossem abastecidas directamente de escravos africanos, dispensando a passagem, até aí obrigatória, pela *Casa de Contratación*, em Sevilha<sup>58</sup>, o que aproveitou sobretudo aos arquipélagos portugueses de África.

O envio de escravizados para as Antilhas obedecia a regras estritas, sendo mesmo referido um “Regimento das Antilhas”, que não sei se alguma vez foi passado a escrito. Os vendedores deviam ter em conta que o número de homens tinha de ser o dobro do das mulheres, a idade de qualquer deles não devia ser inferior a 15 nem superior a 40 anos e todas as “peças” deviam “boas e gordas e bem pesadas e escolhidas pelo piloto [do navio em que embarcavam] e por dois homens ajuramentados”. Em seguida, eram obrigatoriamente marcadas, no ombro direito, com um G (de Guiné). Foi depois de cumprir todos esses preceitos que o galeão *São Miguel* embarcou, em 1534, na baía de São Tomé 201 “peças” (134 homens e 67 mulheres), para entregar em Santo Domingo, ao feitor régio André Ferreira<sup>59</sup>. No ano seguinte, três navios saídos da ilha levaram, com o mesmo destinatário, 671 “peças”, das quais 94 morreram durante a viagem<sup>60</sup>.

Se Lisboa fora, inicialmente, o principal destino do comércio de escravos, passaram a ser as Caraíbas, conjuntamente com a Mina, que ocuparam esse lugar a partir da década de 1520. Isso não significa que Lisboa deixasse de receber africanos cativos nem que tivesse perdido imediatamente o papel que tinha de nó distribuidor na Europa: daí saíam, nessas

<sup>55</sup> *DP*, vol. III, p. 423.

<sup>56</sup> Jacques Heers, “Marchione, Bartolomeu”, in Joel Serrão, dir., *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, p. 921; F. Guidi Bruscoli, *Bartolomeo Marchionni ‘Homem de grossa fazenda’ (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l’impero portoghese*. Florença: Ed. Leo S. Olschki, 2014, pp. 118-119.

<sup>57</sup> Alan Ryder, *Benin and the Europeans, 1485-1897*, Londres: Longman, 1969; John L. Vogt, “The early São Tomé-Príncipe slave trade with Mina, 1500-1540”, in *Journal of African Historical Studies*, vol. VI, nº 3, 1973, pp. 453-467; J. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina...*, p. 338.

<sup>58</sup> José Luis Cortés López, *Esclavo y colono (Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI)*. Salamanca: Ediciones Universidad, 2004, pp. 23-38.

<sup>59</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II /196/147, Conhecimento de 19 de Dezembro de 1534.

<sup>60</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II /205/13, 1 de Dezembro de 1535.

datas, escravizados para o Mediterrâneo, sobretudo para o Sul de Espanha, mas também para a Europa do Norte, nomeadamente para Antuérpia<sup>61</sup>.

O número de escravos saídos de São Tomé para Lisboa variou muito, mas concentrou-se sobretudo na primeira metade do século XVI, período em que foi o arquipélago o principal fornecedor de mão-de-obra cativa à metrópole.

Eram os navios que traziam o açúcar e outras mercadorias para Lisboa que preenchiam com escravos parte das suas capacidades de carga. Um aspecto a reter é exactamente o facto de, na “carreira de São Tomé”, não haver, em momento nenhum, “navios negreiros”, isto é, navios especializados no tráfico de escravos e dedicando-se, em exclusivo, a essa prática. Assim, por exemplo, em 1532, a nau-urca *Conceição*, de que era mestre João Afonso, saiu de São Tomé com 670 caixas de açúcar (cerca de 3 200 arrobas), 27 quintais de marfim, 33 quintais de pau vermelho e 150 “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades”<sup>62</sup>. Esta promiscuidade nas cargas fazia com que os escravizados viajassem, literalmente, amontoados, sendo a mortalidade elevadíssima. No exemplo que demos, 78 dessas pessoas não chegaram ao seu destino<sup>63</sup>. Nos anos de 1525 e 1526, deixaram a feitoria de São Tomé 555 escravizados, mas só entraram 303 na Casa da Guiné<sup>64</sup>. Nos anos de 1532-1534, saíram 1265, mas devido aos que morreram no mar e às duas dezenas vendidas nas escalas nos Açores, só chegaram 785<sup>65</sup>.

Em 1532, com a produção de açúcar já perfeitamente instalada, ainda o rei de Portugal recordava ao seu feitor na ilha de São Tomé que “o negócio em que mais principalmente consiste o proveito do trato dessa feitoria é no resgate dos escravos” pelo que lhe recomendava que enviasse quantos navios pudesse para o comércio nos “rios”<sup>66</sup>.

Durante o século XVI, os mercadores de São Tomé e Príncipe que negociavam escravizados na costa africana frequentavam sobretudo o vasto arco do golfo da Guiné (entre o cabo da Palmas e o cabo de Lopo Gonçalves), preferindo embora, sempre que lhes era possível, alguns dos esteiros do gigantesco delta do Níger, a região que na altura designavam como “dos rios”. Alguns dos destinos mais batidos eram os “rios” do Benim (*Benin River*), dos Forcados (*Forcados River*) e Real (embocadura comum do *New Calabar River* e do *Bonny River*). No entanto, à medida que a procura de trabalhadores aumentou, nomeadamente com a multiplicação dos engenhos de açúcar na ilha e com o crescimento das vendas de mão-de-obra escrava para o exterior, o tráfico foi-se estendendo ao Loango e ao reino do Congo (os navios de São Tomé surgem

<sup>61</sup> Esquecendo provavelmente Sevilha, Jean Denucé afirma que, no século XVI, Antuérpia era, depois de Lisboa, a cidade europeia com maior número de “habitantes de cor” (J. Denucé, *L’Afrique au XVIe siècle et le commerce anversois*, Anvers: De Sikkel, 1937, p. 30).

<sup>62</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II /181/129, 19 de Março de 1533.

<sup>63</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II/210/91, 4 de Agosto de 1533.

<sup>64</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, I /47/97, 13 de Novembro de 1531.

<sup>65</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, I /57-58, II /174/85; II /176/56, II /178/49, II /181/122, II /181/129, II /182/67, II /184/17, II /190/106, II /195/41, II /207/15, II /207/15, II – 210-91, III /11/102.

<sup>66</sup> Regimento da feitoria da ilha de São Tomé, 2 de Agosto de 1532, in J. B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina*: p. 618.

no porto de Mpinda desde o início do século XVI) e avançou depois para Sul até à foz do rio Cuanza e mesmo para lá dele, atingindo provavelmente já a região de Benguela.

O papel do arquipélago de São Tomé e Príncipe como entreposto no tráfico atlântico de escravos não seria duradouro. Para a região da Mina, o fluxo de vendas enfraquece ainda na década de 1530, para o que se juntou a diminuição na procura e as quebras no afluxo de ouro à costa, com os problemas de consciência do rei D. João III a quem repugnava ver cristãos vendendo escravos, alguns já baptizados, a infiéis.

A saída para a Europa em geral e para Lisboa em particular era subsidiária do comércio do açúcar e desapareceria com ele no início do século XVII. Por sua vez, o tráfico mais lucrativo, o que se fazia com a América Espanhola, estava demasiado pressionado pela concorrência internacional, enquanto que um novo destino ascendente — o Brasil — seria sobretudo aproveitado por Angola, através do tráfego directo entre as duas margens do Atlântico.

Ao longo do século XVII, neste como nos outros campos económicos, São Tomé e Príncipe caminhava para um progressivo isolamento.

### **“Pau vermelho”**

Seguramente que não foi, em momento nenhum, o principal produto de exportação da ilha de São Tomé. No entanto, poucos foram os navios saídos dessa ilha nas primeiras décadas do século XVI que, embora levando como carga primeira açúcar ou escravos, não transportassem também, para descarregar na Casa da Mina, uma quantidade variável de “pau vermelho”.

Alguns exemplos. Em Outubro de 1530 o o feitor Manuel Vaz enviou por Afonso Fernandes, mestre do navio *Marieta*, 508 arrobas de açúcar e 120 quintais de pau vermelho<sup>67</sup>. Em Janeiro de 1532, a nau *Santa Maria da Luz* embarcou 500 caixas de açúcar (o equivalente a 2362 arrobas) e 60 quintais de pau vermelho em achas<sup>68</sup>. No ano seguinte, o navio *São Miguel*, de que era mestre Vicente Rodrigues, recebeu em São Tomé, para trazer para Lisboa, 2386 arrobas e meia de açúcar em caixas e caixões, 50 “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades” e 50 quintais de pau vermelho, que ajudavam no acondicionamento das caixas de açúcar<sup>69</sup>.

Este “pau vermelho” provinha de uma árvore (com o nome botânico de *Pterocarpus soyauxii* ou *Pterocarpus tinctorius*) muito comum nas florestas húmidas da costa ocidental de África, da Serra Leoa a Angola, designada em kimbundu por *takula*. Além de ser uma madeira resistente, própria para carpintaria de exterior, era sobretudo procurada pelas suas propriedades tintureiras, que também eram, aliás, reconhecidas localmente.

Embora se trate de uma planta diferente do pau brasil, os oficiais da Casa da Mina empilhavam os troncos africanos e americanos no mesmo armazém e, em 1526, pareciam não saber distingui-los<sup>70</sup>.

<sup>67</sup> TT, *Corpo Cronológico*, II/165/80, 26 de Outubro de 1530.

<sup>68</sup> TT, *Corpo Cronológico*, II /173/112, 31 de Janeiro de 1532.

<sup>69</sup> TT, *Corpo Cronológico*, II /181/122, 15 de Outubro de 1533 e II/210/91, 24 de Março de 1534.

<sup>70</sup> TT, *Corpo Cronológico*, II /171/62, Conhecimento 4 de Janeiro de 1531.

Alguns da madeira exportada por São Tomé talvez fosse proveniente da própria ilha (faltam-nos informações consistentes) mas a maioria era, de certeza, proveniente da costa continental. Logo em 1517, João Fialho informava o capitão donatário da ilha do Príncipe, António Carneiro, de que o navio *Oliveira* trouxera do Benim escravos, marfim e “36 paus vermelhos”<sup>71</sup>. E, em 1519, no *Regimento do Trato de S. Tomé*, instruíam-se os escrivães da feitoria, para que, no momento da descarga dos navios vindos da costa, registassem, além dos escravos e do marfim, o número e o peso de paus vermelhos<sup>72</sup>.

Mais tarde, será do Loango e de Angola que sairá a “tacula”<sup>73</sup> perdendo São Tomé o controlo, parcial ou total, sobre este produto de exportação. De qualquer forma, esse tipo de madeira já tinha sido, então, suplantado pelo pau brasil nas suas potencialidades tintureiras.

### *Marfim*

Como aconteceu com o “pau vermelho”, também o marfim nunca constituiu um dos produtos principais que circulavam na carreira de São Tomé, embora tenha estado presente, durante o século XVI, na carga de muitos dos navios que, saídos da ilha, vinham aportar a Lisboa.

Escrevendo no início da centúria de Quinhentos, Duarte Pacheco Pereira não se esqueceu de referir os locais, na órbita dessa ilha do Equador, onde os portugueses costumavam comprar marfim. Começa por referir o interior do reino do Benim e o rio homónimo, a que ele chama rio Formoso. Refere, de passagem, a região do rio dos Forcados e demora-se um pouco mais na serra e rio dos Camarões, a zona continental frente à ilha de Fernando Pó, pois, diz ele, “nesta terra há muitos e grandes alifantes, dos quais os dentes, que marfim chamamos, costumamos comprar; e por uma manilha de cobre se acha aqui um grande dente de alifante”<sup>74</sup>.

Os preços não tardaram a subir, sinal da procura. Em 1517, a tripulação do navio *Oliveira*, já atrás citado, propriedade do capitão donatário da ilha do Príncipe António Carneiro, trouxe do Benim 187 dentes de marfim que comprou por 1 623 manilhas de cobre, isto é, por um preço médio de 8,7 manilhas por dente de elefante (o preço médio por que o mesmo navio comprou cada escravizado foi de 57 manilhas)<sup>75</sup>.

<sup>71</sup> TT, *Corpo Cronológico*, I /22/70, 24 de Agosto de 1517.

<sup>72</sup> *Regimento do Trato de S. Tomé*, 1519 (MMA, 1ª série, vol. IV, p. 130).

<sup>73</sup> Em Angola, dizia o padre Garcia Simões, em 1575, que, “pelo sertão dentro”, havia “um pau vermelho, algum tanto cheiroso”, a que, moído, gabava as propriedades terapêuticas e de que dizia parecer-se com o pau brasil, mas não tão vermelho (Carta para o Provincial, Vila de S. Paulo, 20 de Outubro de 1575, MMA, 1ª série, vol. III, pp. 133-134). Por sua vez, Pedro Sardinha contava, em 1611, que em Angoi, um porto do Loango, se resgatava “uma sorte de pau vermelho como o do Brasil”, mas de pior qualidade, de que valia o quintal cinco ou seis tostões em Luanda (MMA, 1ª série, vol. VI, p. 54).

<sup>74</sup> Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis. Côte occidentale d'Afrique du Sud Marocain au Gabon*, trad. e notas Raymond Mauny, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1956, pp. 134, 136, 140 e 148.

<sup>75</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, I /22/70, 24 de Agosto de 1517. Um ano antes, uma nau de São Tomé, à revelia do donatário do Príncipe, que detinha então o exclusivo do comércio “dos rios”, teria comprado no Benim, 75 quintais de marfim que corresponderiam a 800 dentes, número que parece exagerado (Inquirição sobre os armadores de São Tomé, 19 de Novembro de 1516, MMA, 1ª série, vol. I, pp. 492-499).



Mas, tanto quanto parece, os preços continuavam em ritmo ascendente. Apenas cinco anos depois, o navio *São Miguel* obteve no Benim 228 dentes de elefante. Desse conjunto, comprou 31 com tecidos e os restantes 197 com manilhas, pagando por eles 3 845 manilhas, o que dá, para estes últimos, um valor médio de quase 20 manilhas por unidade, embora saibamos que os dentes maiores foram pagos a 50 manilhas cada um<sup>76</sup>.

Não temos notícia de nenhum navio que alguma vez tenha saído da ilha de São Tomé para a Europa trazendo um carregamento exclusivo ou sequer maioritário de marfim, que teve sempre um papel secundário na composição das cargas. Em 1530, a nau *Santa Maria do Monte*, de que era piloto João Velho, foi despachada de São Tomé em direcção à Casa da Mina, em Lisboa, com 160 “peças de escravos”, 120 quintais de pau vermelho e quatro quintais e uma arroba de marfim<sup>77</sup>. Destes últimos, foram entregues em Lisboa 4 quintais e 28 arráteis. A quebra dos quatro arráteis (a arroba tinha, em princípio, 32 arráteis) há-de ter tido a ver mais com critérios de pesagem do que com uma, pouco provável, perda de peso durante a viagem.

Em Agosto de 1532, a nau *Santa Maria d’Ajuda*, pilotada por João Eanes, que veio a naufragar nas costas da Galiza, trouxe, com 220 caixas de açúcar e cem “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades e sortes” (dos quais 77 viriam a morrer afogados), 16 dentes de marfim, com o peso, à partida, de quatro quintais, três arrobas e 23 arráteis<sup>78</sup>.

Por sua vez, em Março de 1533, a nau-urca *Conceição*, do mestre João Afonso, morador em Azurara, recebeu na feitoria em São Tomé, para transportar para o reino, além de 150 escravos, 670 caixas de açúcar e 33 quintais de pau vermelho, 27 quintais e meio e 28 arrobas de marfim, peso correspondente a 99 dentes<sup>79</sup>. No ano seguinte, também no regime de carga mista, a nau *Pena* trouxe 126 dentes, num total de 36 quintais 3 arrobas e 28 arráteis de marfim<sup>80</sup>.

Em números mais globais, sabemos que o “recebedor do trato da ilha de São Tomé”, Pero Vaz da Quinta, recebeu, entre Junho de 1582 e 28 de Junho de 1586, 253 quintais duas arrobas e 30 arráteis, o que, à média do navio anteriormente referido, corresponderia a mais de 800 dentes de elefante<sup>81</sup>.

Um outro recebedor, Gaspar Cadena, registou, entre 23 de Junho de 1589 e o fim de Dezembro de 1602, 196 quintais e 20 arráteis de marfim (qualquer coisa como 560 dentes), que encaminhou para Lisboa. Trata-se de uma média anual incomparavelmente mais baixa do que a do período anterior, o que parece poder deixar-nos concluir que a quebra global que se sente no comércio da ilha desde o fim do século XVI, afectou também as exportações de marfim<sup>82</sup>.

<sup>76</sup> Alan Ryder, *Benin and the Europeans...*, pp. 61-62.

<sup>77</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II/165/80, 26 de Outubro de 1530.

<sup>78</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II /178/49, 12 Agosto de 1532; III /11/102, 1532-1533.

<sup>79</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II /181/129, 19 de Março de 1533; II/210/91, 2 de Agosto de 1533.

<sup>80</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II/210/91, 16 de Julho de 1534.

<sup>81</sup> T.T., *Chancelaria de D. Filipe II*, Privilégios, Livro 2, fl. 25 e 25v, 1 de Agosto de 1602.

<sup>82</sup> T.T., *Chancelaria de D. Filipe II*, Privilégios, Livro 1, fl. 51v, 20 de Outubro de 1602.

## Os capitais

A partir do início do século XVI, logo que se consolida o povoamento e o espaço recém-ocupado passa a acolher uma economia de exportação, a ilha e a carreira de São Tomé tornam-se áreas privilegiadas de captação de investimentos quer de particulares quer da própria Coroa.

O rei, para lá da cobrança de direitos alfandegários, nunca criou constrangimentos à circulação nos principais circuitos comerciais, mas investiu directamente na produção de açúcar e, durante períodos mais ou menos longos, chamou a si o exclusivo do tráfico de escravos entre a costa africana e a ilha, bem como o fornecimento de mão-de-obra cativa à feitoria-fortaleza de São Jorge da Mina.

Os investimentos privados na “carreira de São Tomé” dirigiram-se, por um lado, ao transporte mas também, como teremos oportunidade de ver, ao comércio propriamente dito.

No caso do transporte, como as condições da carreira não implicavam, pelas razões já atrás enunciadas, o recurso a navios de grande arqueação, esse facto permitiu que investidores com moderados recursos financeiros, quase sempre residindo, como ficou dito, em portos secundários, no norte de Portugal, pudessem investir na armação das embarcações que transportavam, através do Atlântico, o açúcar, os escravos e outras mercadorias saídas de São Tomé. Ainda assim, não era invulgar o fraccionamento da propriedade dos navios, o que alargava ainda mais as possibilidades de acesso a potenciais interessados menos abonados e era uma forma de dispersar os riscos de investimento.

Foi assim que Gonçalo Afonso Maio e dois outros moradores de Vila do Conde, mais António Luís, morador em Azurara, e Miguel Dias, de Lisboa, mandaram fazer em Vila do Conde uma nau que, em Janeiro de 1576, estava “acabada e aparelhada, fornecida e armada com tudo o necessário para ir para a ilha de São Tomé”, tendo custado um total de 2 052\$624 réis. Dois dos sócios tinham um terço cada um, um dos sócios um sexto e os outros dois repartiam entre si o sexto restante. No valor total da nau incluíam-se “29 milheiros de telha que na dita nau vão por conta de todos e 3 tonéis de breu para a dita nau gastar e o que sobejar se vender”<sup>83</sup>.

À parte esse pequeno investimento “comercial”, o lucro principal que os cinco sócios esperavam obter era, seguramente, o dos fretes cobrados aos carregadores, uma vez que a relação mais habitual dos armadores com os mercadores era como fretadores das embarcações.

Foi ao sistema de frete pré-estabelecido que recorreu, por exemplo, em Março de 1593, Tomé Dias, de Viana da Foz do Lima, mestre, piloto e senhorio do pataxo *Bom Jesus*, surto no Tejo, quando se comprometeu com os contratadores de São Tomé, Rui Lopes, Heitor Rodrigues e Baltasar Rodrigues de Chaves, a trazer da ilha para Lisboa e de Lisboa para Hamburgo 2 200 arrobas de açúcar em caixas. De São Tomé para Lisboa o frete seria de 160 réis por arroba e de Lisboa para Hamburgo de seis cruzados por tonelada de 54 arrobas<sup>84</sup>.

<sup>83</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 4 de Janeiro de 1576.

<sup>84</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 29 de Março de 1593.

Podia, no entanto, haver outro tipo de entendimento entre armadores e capitalistas, dando origem a sociedades, tipo em comandita, como a que em 1586, formaram de uma parte, Gaspar Rodrigues, morador em Lisboa, mestre e senhorio da nau *Nossa Senhora da Ajuda*, e um seu irmão e, da outra parte, o mercador Heitor Coronel. Este responsabilizava-se pelo carregamento da nau e os dois irmãos, além do transporte, comprometiam-se “a vender e beneficiar as mercadorias em São Tomé o melhor que pudessem”, trazendo o resultado em açúcar ou escravos. Dos lucros finais obtidos, dois terços seriam para Coronel e um terço para os dois irmãos<sup>85</sup>.

Desde o início do povoamento da ilha de São Tomé que a actividade económica que mais atraiu os grandes investidores privados (os “mercadores de grosso trato”) foi a do comércio de escravos com a costa africana, designadamente com o delta do rio Níger e, em particular, com o reino yoruba do Benim.

Logo em 1486, apenas um ano depois da nomeação do primeiro capitão-donatário para a ilha do Equador, o comércio dos “rios dos escravos” (os braços da foz do Níger) foi arrendado por dez anos, em exclusivo, ao comerciante florentino Bartolomeo Marchionni, por 1 100\$000 reis anuais<sup>86</sup>. Em 1502, o exclusivo foi entregue ao próspero cristão-novo e cavaleiro da Casa Real, Fernão de Loronha (que teve por duas vezes o monopólio do comércio do pau-brasil) e outros rendeiros se sucederam, sempre com a obrigação contratual de abastecerem também São Jorge da Mina com escravos e coris.

A adjudicação dos contratos podia contemplar a cobrança pelos contratadores do conjunto dos direitos alfandegários sobre a saída de mercadorias, mas a parte mais aliciante continuava a ser o exclusivo do comércio com a costa africana, pelo que o contrato se designava muitas vezes por “contrato dos escravos”. Nesse regime de monopólio, cabia aos contratadores a venda de licenças aos mercadores particulares que quisessem participar no tráfico entre a ilha e o continente africano.

Será com o argumento dos elevados lucros dos contratadores (“tratadores” dizia-se então, associando-os directamente à actividade do trato) que os funcionários régios na ilha convenceram o monarca português das vantagens da sua participação nesse negócio. Assim, a partir de 1519 e 1529 a Coroa passou a administrar directamente, através da feitoria instalada em São Tomé, tanto o comércio na costa de África como o abastecimento da Mina.

Durante as décadas seguintes, manter-se-ia o sistema de monopólio mas oscilou-se entre a administração régia e o arrendamento a particulares, sendo estes atraídos sobretudo pela possibilidade de exportarem escravizados para o Brasil e para a América Espanhola. Neste último caso, havia um condicionamento importante: a necessidade da compra prévia de licenças que, embora passadas pela *Casa de Contratación* estavam dependentes do favor régio, pelo que nem sempre eram fáceis de obter por quem não se movimentasse nos meios

<sup>85</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 4 de Janeiro de 1586.

<sup>86</sup> F. Guidi Bruscoli, *Bartolomeo Marchionni ...*, pp. 118-119.

financeiros da corte de Madrid. Esse aspecto introduzia no negócio uma dimensão internacional que se reflecte, por certo, nos interessados no contrato, mesmo quando isso não nos aparece de forma evidente.

Em 1579, devido ao rápido crescimento das exportações de escravizados a partir do porto de Luanda, o contrato de São Tomé foi separado do de Angola, o que augurava uma rápida decadência do contrato da ilha. No entanto, a união das coroas ibéricas, em 1580, e a expectativa de um acesso facilitado aos mercados da América Espanhola tornaram mais atractivo para os grandes comerciantes europeus o tráfico “dos rios” e a exportação de escravos a partir de São Tomé.

Entre Junho de 1583 e Junho de 1589, administrou o contrato de São Tomé o mercador de origem milanese Giovan Battista Rovellasca<sup>87</sup>, que o arrematou por 11 000\$000 anuais, tendo conseguido do monarca espanhol o direito passar às Índias Espanholas, nos seis anos do seu arrendamento, 1800 escravizados<sup>88</sup>.

A partir de então, e até cerca de 1620, limite do nosso trabalho, os contratadores da ilha foram sempre cristãos-novos bem inseridos, pelas suas relações familiares ou comerciais, na rede de conversos espalhada pela Europa. Foi o caso, num dos contratos do final do século XVI, de Heitor Rodrigues e Baltazar Rodrigues Chaves e, num outro (1606-1617), dos irmãos, cedo desavindos, Jorge Rodrigues da Costa e Fernão Jorge da Costa<sup>89</sup>.

O “contrato dos escravos” cobria, no entanto, apenas uma parte da actividade económica que circulava pela “carreira de São Tomé”, mantendo-se aberto a outros interesses o seu segmento principal, o da ligação com a Europa. O que a documentação nos mostra é que as oportunidades de negócio que o arquipélago de São Tomé e Príncipe proporcionava iriam permitir a participação de um número alargado de agentes económicos, que podiam ser grandes comerciantes (inseridos em redes internacionais), mercadores nacionais de menor dimensão (muitas vezes associados em parcerias) e até profissionais de outras áreas que não esperaríamos ver a tentar a sua sorte nas actividades mercantis.

Entre os grandes comerciantes, havia frequentemente estrangeiros, representantes em Lisboa de interesses internacionais, interesses dos quais muitas vezes apenas conhecemos quem dá a cara no terreno. Por exemplo, em 1525, o mercador genovês João de Odon (Giovanni de Odone) comprou ao monarca português (que administrava então o monopólio do

---

<sup>87</sup> Nunziatella Alessandrini, *Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, Dissert. de Doutoramento, Lisboa: Universidade Aberta, 2009, p. 266. Giovan Battista Rovellasca é muitas vezes considerado como um mercador italo-flamengo pois viveu muito tempo em Antuérpia, onde o pai, o mercador milanês Gerolamo Rovellasca estava estabelecido. Giovan Battista chegou a Lisboa em 1577 e não tardou a participar em importantes negócios nomeadamente o contrato da pimenta (onde era sócio de vários financeiros portugueses e estrangeiros) e, anos depois, o contrato da alfândega. Os seus financiamentos provinham dos grandes homens de negócio milaneses, cujos interesses representava em Lisboa.

<sup>88</sup> Maria Graça M. Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Colibri, 1998, p. 32.

<sup>89</sup> José Gonçalves Salvador, *Os magnatas do tráfico negreiro*, São Paulo: Pioneira, 1981, p. 34.

tráfico com a costa africana) 600 escravos pela importância de 3 240\$000, a saldar em dois pagamentos<sup>90</sup>. No ano seguinte, em 1526, mostrando o interesse italiano por este ramo de negócio, foi outro genovês, Estêvão de Espíndola (Stefano de Spinola), participando de uma sociedade que tinha João Francisco Affaitati como fiador, quem comprou ao rei o mesmo número de “peças de escravos” a entregar em São Tomé<sup>91</sup>. Décadas depois, é Giovan Battista Rovellasca, por essa altura, como vimos, “contratador dos escravos”, quem aparece a comprar, também ao monarca, “da novidade dos açúcares da ilha de São Tomé e do Príncipe”, 6000 arrobas, a 530 réis cada arroba, referentes, pelo menos, a cada um dos anos de 1587 e 1588<sup>92</sup>. Da mesma forma, Gaspar Peres (Pels?), identificado na documentação como mercador flamengo, morador em Lisboa, surge em diferentes anos, entre 1573 e 1590, a comprar açúcar são-tomense<sup>93</sup>. E Luís Godim e Sebastião Bacler (Bachor?), que se auto-intitulam mercadores alemães residentes em Lisboa, compram, em 1599, a Gaspar de Sousa Lobo, fidalgo da Casa d’el Rei, proprietário em São Tomé, quatro mil arrobas de açúcar para levar em duas urcas à Flandres<sup>94</sup>.

Mais presentes do que os estrangeiros são os grandes mercadores cristãos-novos portugueses, também eles integrados em redes mercantis europeias ou mesmo mundiais, e que, isolados ou em sociedade, aparecem a participar quer no comércio de escravos quer no do açúcar.

É, por exemplo, o caso do mercador André Faleiro (com interesses na rota do Cabo e relações privilegiadas com a Europa do Norte<sup>95</sup>) que, em 1591, como procurador de Duarte Gomes Solis, de quem era parente, comprou a Pêro Vaz da Quinta (que tinha sido recebedor do trato em São Tomé) duas mil arrobas de açúcar<sup>96</sup>. Em 1593, vemo-lo associado ao referido Pêro Vaz da Quinta, a Bernardo Drago, a Baltasar Rodrigues (rendeiro do contrato dos escravos) e a António Faleiro de Abreu (outro parente seu, proprietário em São Tomé, onde fora recebedor do trato e procurador de Manuel Fernandes de Elvas). Os cinco sócios fretaram a Francisco Pires Barcelos, vizinho de Vila do Conde, a nau *S. João Batista*, de que ele era mestre e piloto, para trazer açúcar de São Tomé e levá-lo a Hamburgo<sup>97</sup>. Sabemos ainda que, entre outros negócios, André Faleiro comprou, pelo menos nos anos de 1606 e 1607, as novidades do açúcar das propriedades da Misericórdia de Lisboa na ilha, num total de 7 440 arrobas<sup>98</sup>.

<sup>90</sup> T.T., *Núcleo Antigo*, nº 590, , fl. 61, 1525.

<sup>91</sup> T.T., *Corpo Cronológico*, II/131/154, Alvará régio de 17 de Fevereiro de 1526.

<sup>92</sup> BNP, Reservados, *Fundo Geral*, 637, fl. 16.

<sup>93</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 2 de Novembro de 1573; *Cartório Notarial nº 11*, 14 de Junho de 1590.

<sup>94</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 19 de Novembro de 1599.

<sup>95</sup> André Faleiro pertencia a uma das maiores poderosas famílias de cristãos-novos, tendo recebido o título de cavaleiro fidalgo da Casa Real. Perseguido pela Inquisição, exilou-se em Hamburgo e depois em Veneza onde seria conhecido como Jacob Aboab. Além de África, teve, com o irmão António, uma participação económica activa na rota do Cabo. Pelas suas relações comerciais com a Europa do Norte foi escolhido em 1606 como cônsul da Nação Portuguesa de Antuérpia, em conjunto com Rodrigo Ximenes.

<sup>96</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7A*, Agosto de 1591.

<sup>97</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 3 de Setembro de 1593.

<sup>98</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7-A*, 13 de Março de 1608.

Entre outros exemplos de mercadores cristãos-novos, refira-se, na década de 1580, o próspero comerciante Bento Dias de Santiago, interessado sobretudo, no transporte de escravos da ilha de São Tomé para a capitania de Pernambuco, onde possuía o *engenho de São Bento*<sup>99</sup>. Ou António Rodrigues da Veiga que surge, no início do século XVII, a fretar com Jorge Lopes de Abrantes, Gaspar da Costa da Palma e Diogo Ribeiro, mas em que é ele o sócio maioritário, uma caravela para trazer açúcar de São Tomé<sup>100</sup>. Ou ainda Baltasar Rodrigues de Matos, que virá a ser um dos banqueiros de D. João IV e tinha correspondentes no México e em Sevilha, a comprar escravos em São Tomé (onde o pai era tesoureiro dos bens dos defuntos e ausentes) e enviá-los para o porto de Vera Cruz<sup>101</sup>.

Aos mercadores, podiam vir associar-se elementos da pequena nobreza (os cavaleiros-mercadores caracterizados por Magalhães Godinho). Dois importantes mercadores da praça do Porto, Simão Vaz (correspondente da casa firma castelhana de Simón Ruiz) e Henrique Dias, associaram-se, em 1569, com Vicente Rodrigues, cavaleiro fidalgo da casa da Infanta D. Maria, que aparece mais vezes neste tipo de negócios, para fretarem a nau *Santiago*, ancorada no porto de Viana. Esta, uma vez carregada, devia sair daí para a Madeira para embarcar vinhos, ir a São Tomé trocá-los por 80 a 100 escravos que, numa lógica de comércio triangular, levaria à Baía, de onde, como retorno, traria açúcar e algodão para a cidade do Porto, pondo-se ainda a hipótese de seguir, depois, para Antuérpia<sup>102</sup>.

No entanto, os cavaleiros também podiam dispensar os mercadores (se é que eles o não eram ou tinham sido) quando vislumbravam actividades lucrativas. Três cavaleiros fidalgos, Francisco Rodrigues Freitas e Miguel da Rua, moradores no Porto, juntamente com Manuel da Rocha Pereira, “morador na sua quintá no Pombeiro”, associaram-se para fazer, na Casa dos Contos do Reino, um contrato de prestação de serviços com Gonçalo Dinis (de quem ficavam por fiadores e principais pagadores), o qual devia comprar em São Tomé ou em Angola, “certa cópia de escravos” e transportá-los para o Brasil<sup>103</sup>.

Há, no entanto, um comércio bastante mais informal que contou muito na carreira de São Tomé. Em 1568, os moradores na cidade do Porto Francisco das Neves, mercador, António de Freitas e Francisco Rodrigues (apenas identificados como “cidadãos”), Estêvão Garcês, tabelião, Brás Velho, ourives da prata, João Gonçalves, anzoleiro, e Pedro Álvares, barbeiro, nomearam, em comum, um procurador para os defender, sendo unicamente nesse aspecto que os seus interesses convergiam. Seis anos antes, tinham enviado, separadamente, para São Tomé, as “fazendas” que cada um pudera disponibilizar ao cuidado de um mesmo encarregado, que

<sup>99</sup> T.T., *Cartório Notarial nº7A*, 17 de Outubro de 1585.

<sup>100</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7-A*, 16 de Março de 1608.

<sup>101</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 7A*, 23 de Setembro de 1609 e 14 de Novembro de 1609.

<sup>102</sup> ADP - Po. 1º, 3ª série, liv. 33, fl. 63v-67v, 21 de Dezembro de 1569 (ap. Amândio Jorge Morais Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Tese de doutoramento *on line*. Porto: FLUP, 2004, pp. 169-175)

<sup>103</sup> ADP, Po. 1º, 3ª série, liv. 74, fl. 65-67, 31 de Janeiro de 1584 (ap. Amândio J. M. Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo...*, vol. II, pp. 319-322)

devia vender essas fazendas em São Tomé pelo melhor preço e enviar, como retorno, para cada um deles, açúcar ou escravos. Como esse agente morrera antes de cumprir a sua missão, os sete portuenses procuravam agora recuperar os seus investimentos<sup>104</sup>. Não eram, aliás, os únicos que tinham tentado aproveitar a oportunidade de obter lucros na ilha, enviando as mercadorias que conseguiam adquirir com as suas poupanças. Gaspar Fernandes, tanoeiro, residente em Lisboa, encarregou, em 1592, Pedro Álvares, piloto da carreira de São Tomé, de lhe vender na ilha uma quarta de vinho e meia quarta de farinha e conseguir em troca um escravo<sup>105</sup>. Com um objectivo semelhante, cerca de 1600, Luís Álvares Gago, alfaiate, morador em Lisboa, enviou para um conhecido em São Tomé, uma encomenda de velas de cera e farinha<sup>106</sup>, da mesma forma que, em data próxima, Afonso Fernandes, sapateiro, também de Lisboa, mandara por um seu primo, que veio a morrer naquela ilha, uma encomenda, de que desconhecemos, porém, o conteúdo<sup>107</sup>.

Embora não possamos quantificar este comércio informal e “desprofissionalizado”, que a documentação só em condições muito particulares contempla, ele teve provavelmente, um peso nada dispiciendo no conjunto das trocas que a carreira de São Tomé proporcionou durante mais de um século.

## Bibliografia

- Albuquerque, Luís de. *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa: Publicações Alfa, 1985.
- Alessandrini, Nunziatella. “Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas”, Tese doutoramento: Universidade Aberta, Lisboa, 2009.
- As Gavetas da Torre do Tombo*, introd. A. da Silva Rego, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977.
- Azevedo, Lúcio de. *Épocas de Portugal Económico*, Lisboa: Clássica Editora, 1947.
- Ballong-Wen-Mewuda, Joseph B. *São Jorge da Mina: 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*, Lisboa/Paris: CNCDP/Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.
- Barros, Amândio Jorge Morais. “Porto, a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Tese doutoramento: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004. Publicada, em edição revista e abreviada, por Academia de Marinha, 2016.
- Brandão, Mário. *O processo na Inquisição de Mestre João da Costa*. Coimbra: Arquivo e Museu da Universidade, 1944.

<sup>104</sup> ADP, Po. 1º, 3ª série, liv. 27, fl.s 29v-32 (ap. Amândio J. M. Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo...*, vol. II, pp. 137-141).

<sup>105</sup> T.T., *Cartório Notarial nº74*, 2 de Abril de 1592 (ap. Jorge Fonseca, *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*, Lisboa: Colibri, 2010, p. 132)

<sup>106</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 21 de Junho de 1604.

<sup>107</sup> T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 8 de Março de 1604.

- Brásio, P<sup>de</sup> António, ed. *Monumenta Missionaria Africana (África Ocidental)*, Série I, vols. I-XV. Lisboa: Agência Geral do Ultramar (Academia Portuguesa da História depois do vol. XII), 1952-1988.
- Bruscoli, F. Guidi. *Bartolomeo Marchionni 'Homem de grossa fazenda' (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l'impero portoghese*. Florença: Ed. Leo S. Olschki, 2014.
- Caldeira, Arlindo Manuel. "Learning the Ropes in the Tropics: Slavery and the Plantation System on the Island of São Tomé". *African Economic History*, 39 (2011): 35-71.
- Caldeira, Arlindo Manuel. *Mulheres, sexualidade e casamento em São Tomé e Príncipe (séculos XV-XVIII)*, 2<sup>a</sup> edição, Lisboa: Edições Cosmos/GTMECDP, 1999.
- Castelo Branco, Fernando. *A navegação da Metrópole para São Tomé nos meados do Século XVI*. Lisboa : Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.
- Códice Valentim Fernandes*, leitura paleográfica, notas e índice de José Pereira da Costa, Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1997.
- Cortés López, José Luis. *Esclavo y colono (Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI)*. Salamanca: Ediciones Universidad, 2004.
- Costa, Leonor Freire. *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia, 1997.
- Cunha, Pedro José Paiva. "A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII". Tese de mestrado: Universidade de Coimbra, 2001.
- Denucé, Jean. *L'Afrique au XVI<sup>e</sup> siecle et le commerce anversois*. Anvers: De Sikkel, 1937.
- Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*. Publ. e pref. de João Martins da Silva Marques, Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1971.
- Donattini, Massimo. "Da Gonzalo Fernández de Oviedo a Fernão Afonso: l'umanesimo mercantile di Giovanni Battista Ramusio" in W. Boer, V. Lavenia e G. Marcocci (ed.), *La ghianda e la quercia. Saggi per Adriano Prosperi*. Roma: Viella, 2019, 65-82.
- Everaert, John G. "Les marchés du sucre en Flandre, Bruges et Anvers, centres de distribution (1470-1570)". In Alberto Vieira (coord.), *História do Açúcar. Rotas e Mercados*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002, 192-202.
- Ferreira, J. A. Pinto. "Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no século de Quinhentos". *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 30, no. 1-2 (1967), 331-392.
- Fonseca, Jorge. *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*. Lisboa: Colibri, 2010.
- Gallego, João. *Descrição e roteiro das possessões portuguesas do continente da Africa e da Asia no XVI seculo*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894.
- Galloway, J. H. *The Sugar Cane Industry: An Historical Geography from Its Origins to 1914*, Cambridge [UK]: Cambridge University Press, 2005.
- Galvão, António. *Tratado dos Descobrimentos*, 4<sup>a</sup> ed., Porto: Livraria Civilização Editora, 1987.
- Godinho, Vitorino Magalhães. *O papel de Portugal nos séculos XV e XVI. O que significa descobrir? Os novos mundos e um mundo novo*. Lisboa: GTMECDP, 1994.



- Godinho, Vitorino Magalhães. *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed. Lisboa: Presença, 1983.
- Heers, Jacques. “Marchione, Bartolomeu”, In Joel Serrão (ed.), *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Iniciativas Editoriais, 1963-1973, II, 921.
- Lipiner, Elias. *Os Baptizados em pé*, Lisboa: Vega, 1998.
- Lopez, Duarte, e Filippo Pigafetta. *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951.
- Marques, A. H. de Oliveira. “A expansão no Atlântico” in J. Serrão e A. H. de O. Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
- Marques, João Martins da Silva, ed. *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1971.
- Matos, Artur Teodoro de Matos. “As escalas do Atlântico no século XVI”, *Revista da Universidade de Coimbra*, 34 (1988), 157-183.
- Moreno, H. Baquero. “Álvaro de Caminha, capitão-mor da ilha de São Tomé”, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto: Universidade /CNCDP, vol. I, 1989, 299-313.
- Pereira, Duarte Pacheco. *Esmeraldo de situ orbis. Côte occidentale d’Afrique du Sud Marocain au Gabon*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1956.
- Peres, Damião. *História dos Descobrimientos Portugueses*, 2ª ed., Coimbra: s. l., 1960.
- Marees, Pieter de. *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea (1602)*, New York: Oxford University Press, 1987.
- Polónia, Amélia. “Vila do Conde. Um Porto Nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista”, Tese doutoramento: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000.
- Rau, Virgínia. *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971.
- Ryder, Alan. *Benin and the Europeans, 1485-1897*. Londres: Longman, 1969.
- Salvador, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro*. São Paulo: Pioneira, 1981.
- Santos, Catarina M. “A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI”, *Studia*, nº 54/55 (1996), 51-91.
- Serafim, Cristina Maria. *As ilhas de São Tomé no século XVII*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2000.
- Ventura, Maria Graça M. *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Colibri, 1998.
- Viagens de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*. Trad., introdução e notas de Arlindo Manuel Caldeira. Lisboa: CNCDP, 2000.
- Vogt, John L. “The early São Tomé-Príncipe slave trade with Mina, 1500-1540”, *Journal of African Historical Studies*, VI, no 3 (1973), 453-467.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A SGL – CCM

**COMEMORAÇÕES DOS 150 ANOS DO NASCIMENTO  
E DOS 60 ANOS DA MORTE DE GAGO COUTINHO**

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 19 de Fevereiro

Senhores académicos, Senhores convidados

Sejam todos bem-vindos a esta sessão conjunta com a Sociedade de Geografia e com a Comissão Cultural de Marinha, comemorativa dos cento e cinquenta anos do nascimento e dos sessenta anos da morte de Gago Coutinho. Permitam-me uma saudação especial ao Senhor General João Carlos Galdes, Secretário-Geral da Sociedade de Geografia de Lisboa, em representação do respetivo presidente, Senhor Professor Aires-Barros, ao Senhor almirante Valente dos Santos, Director da Comissão Cultural, bem como ao Senhor Dr. Gomes Mota, Chairman dos CTT, todos aqui presentes.

Trata-se de uma sessão conjunta em moldes diferentes dos habituais, já que hoje se realiza a primeira etapa na Academia de Marinha, em total sintonia com as duas referidas instituições, sendo mais tarde, ainda com data indefinida, complementada pela Sociedade de Geografia através de uma sólida sessão que incluirá ainda a inauguração uma exposição dedicada a Gago Coutinho, onde a Academia também estará presente. O mesmo se passará com a Comissão Cultural que, em tempo oportuno organizará uma exposição evocativa, onde apresentará o mais significativo do espólio que possui deste nosso marinheiro de que tanto nos orgulhamos.

Gago Coutinho merece e merecerá sempre ser comemorado. Já houve quem lhe chamasse o último aventureiro português e também o sábio. E sem dúvida que o foi ambas as coisas, mas foi muito mais que isso. Oficial da Marinha, navegador, aviador, geógrafo, geodeta, cartógrafo, matemático, historiador e muito mais, cuja curiosidade o impelia permanentemente a pensar novas soluções para problemas antigos ou antever questões futuras. Chegou mesmo a aventurar-se nos domínios da física e da astronomia.

Não viveu o suficiente para ser membro desta Academia, onde certamente seria o seu primeiro membro de honra. No entanto, a Academia de Marinha já dedicou quatro sessões à Travessia Aérea do Atlântico Sul (1977, 92, 97 e 2012), em que Gago Coutinho foi, sem qualquer dúvida, um protagonista maior, tendo ainda realizado uma sessão de homenagem à sua pessoa realizada a 17 de Fevereiro de 2009, por ocasião dos 140 anos do seu nascimento e 50 da sua morte. Falaram nessa ocasião o Dr. Silva Soares, o Comandante Malhão Pereira e, tinha que ser, o Professor Costa Pinto.

A Travessia Aérea do Atlântico Sul em 1921 tornou-o mundialmente conhecido e fez dele herói nacional. A este propósito relembro uma história de miúdo.

Estava eu a passear pela mão de meu Pai junto ao Cais do Sodré, mais propriamente na Praça Duque da Terceira, quando ele me chama a atenção para um senhor velhinho, curvado, de boina, que subia para um eléctrico pela porta da frente.

- Sabes quem é aquele senhor? É o Almirante Gago Coutinho, herói nacional. É a única pessoa que os guardas - freio deixam entrar pela frente e não lhe cobram bilhete.

Nunca esqueci esta história. Já Gago Coutinho tinha mais de oitenta anos e era o único herói nacional vivo, por todos reconhecido. Hoje temos muitos, mas não andam de eléctrico.

Mais tarde, ouvi esta e outras histórias repetidas por outras pessoas como a de ter sempre um lugar reservado na primeira fila dos teatros do Parque Mayer. Também nunca lhe exigiam bilhete. Isto só prova que eram histórias que todos contavam e conheciam.

Mas Vossas Excelências não vieram aqui para me ouvir contar histórias.

Vieram para ouvir História. Para isso, convidámos para nos falar hoje sobre Gago Coutinho o Senhor Professor Rui Costa Pinto, um grande especialista na sua vida e obra.

O senhor Professor é investigador e professor de história na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, sendo ainda Formador de Professores.

Licenciou-se em história (variante em História de Arte) pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa em 1986 e fez curso de mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, na mesma Faculdade, com uma dissertação em 1994 “Sobre a presença dos portugueses na Costa Oriental Africana (1640-1663)”.

Fez a sua Tese de Doutoramento intitulada “Gago Coutinho (1896-1959), geógrafo e historiador. Uma biografia científica” na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa em 2012.

Foi Presidente da Secção de História da Sociedade de Geografia de Lisboa, é membro emérito da Classe de História Marítima da Academia de Marinha, membro da Academia Portuguesa da História, investigador integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa, investigador colaborador do Centro de Literaturas e Culturas Lusófonas e Europeias da Universidade de Lisboa, investigador colaborador do Instituto de Estudos Medievais da Universidade Nova de Lisboa, membro do Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo, membro da Associação dos Arqueólogos Portugueses e do Centro de Investigação Joaquim Veríssimo Serrão.

Mas antes de ouvir o Senhor Professor, vamos primeiro assistir à cerimónia de lançamento de um selo comemorativo desta efeméride que eu não posso deixar de vincadamente agradecer aos CTT, na pessoa do seu Chairman, o ter escolhido a Academia de Marinha para essa realização.

COMEMORAÇÕES DOS 150 ANOS DO NASCIMENTO E DOS 60 ANOS  
DA MORTE DE GAGO COUTINHO

**NOVAS REVELAÇÕES DA VIDA DO  
ALMIRANTE GAGO COUTINHO**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Rui Costa Pinto, em 19 de Fevereiro

Agradecimentos:

Dr.<sup>a</sup> Isabel Beato

Dr.<sup>a</sup> Isabel Pinto

Engenheira Paula Santos

Almirante Vidal Abreu

O título da nossa comunicação deve-se ao facto de no ano passado ter sido confrontado com dois espólios documentais inéditos, um no Observatório Astronómico de Lisboa o qual agradecemos à Engenheira Paula Santos e outro no Arquivo Histórico da Marinha, o qual agradecemos ao Sr. Almirante Vidal Abreu.

Antes de entrarmos na exposição do *Projeto de Aparelho de sinais por luz elétrica*, na Caixa 735\_2\_3 e referirmos alguma documentação avulsa que se encontra na Caixa 1410\_3\_2, do Arquivo Histórico da Marinha, apresentaremos três desenhos de embarcações que em muito são deveras idênticos a outros que se encontram na Sociedade de Geografia de Lisboa. O Almirante tinha um excelente traço. Todos mereciam ser publicados.

A imagem 1 é a de uma caravela que segundo Gago Coutinho dá pelo nome de Caravela *Bérrio* dizendo:

Ao mar da “serra aspérrima Lagoa”, Vasco da Gama separa-se de Bartolomeu Dias, que ia “no caminho da derrota para a Mina”, e mete-se “no grandíssimo golfo”.

*Bérrio* – caravela de Nicolau Coelho, 50 tonéis. Na “volta do mar”.

A imagem 2 é a *Nau São Gabriel* – 100 tonéis. Na “volta do Mar.”

A imagem 3 é a caravela usada por Bartolomeu Dias, que ia a caminho da derrota da Mina”  
*Bartolomeu Dias, a caminho da Mina, cem tonéis*

O Almirante surpreende ao afirmar em 1911 ter sido *condecorado contra sua vontade com o grau de oficial* da real ordem militar de S. Bento de Aviz que afirma nunca ter colocado e *desejando que lhe seja dada renúncia e trancado o respetivo averbamento* ao Ministro da Marinha e Colónias.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 1410\_3\_2, 14 de março de 1911

Respondeu a Majoria General da Armada em Março do mesmo ano que:

*(...) o requerente Capitão-Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho por decreto de 1 de Janeiro de 1909, foi agraciado com o grau de oficial da Real Ordem Militar de S. Bento de Avis.*

*Pelo artigo 2º do decreto de 15-11-910, foram extintctas as ordens nobiliarchicas e portanto não tem o requerente que renunciar.*

*Sobre o usar ou não o grau que lhe foi por direito conferido, o artigo 4º do mesmo decreto, que em 2 de Dezembro foi aclarado, disse o dispensar, pois diz que o poderá continuar a usar e como o requerente nunca o usou, o mesmo fica, as quizer praticando.*

*Pede por último que lhe seja chamado o respectivo averbamento. Pelo que diz o artigo 2, primeiro citado, esse trancamento é desnecessário apenas parecendo à secção que se poderá averbar que o agraciado declarou, desejar não ser mencionado como possuindo o grau de oficial de Avis.<sup>2</sup>*

A 19 de Setembro de 1897 solicita permissão ao Conselho do Almirantado para lhe expor um novo estudo que designa por *Projeto de Aparelho de sinais por luz eléctrica*. Já tínhamos encontrado referência do mesmo aquando da nossa publicação de 2014. *Gago Coutinho solicita à Direção Geral de Marinha, a 13 de Outubro de 1902, que as três memórias apresentadas sucessivamente em 1897, 1898 e 1899 sobre novos aparelhos destinados a “Sinais eletricos de noite” e “Modificação do aparelho de Governo do torpedo Whitehead”, e posteriormente arquivadas, fossem enviadas por empréstimo ao Conselho da Escola Naval de forma a estarem presentes no concurso para lente da 10ª Cadeira.<sup>3</sup>*

Relativamente ao estudo, refere-se-lhe nos seguintes termos:

*(...) No lões de uma verga ou de uma pequena carangueja, perto do galope, estão içados quatro globos de vidro forte, separados por intervalos de cerca de um metro, contendo cada globo uma lâmpada eléctrica vermelha e outra branca; estas lâmpadas dispostas em derivação têm um cabo comum ligado aos seus bornes negativos, e os oito fios separados correspondentes aos restantes oito bornes positivos, vindo este feixe de nove fios isolados ao longo do mastro até ao lugar mais conveniente para se fazerem os sinais. Neste lugar estará disposto o aparelho especial que é uma caixa cilíndrica de aspeto exterior semelhante ao dos telégrafos para máquinas, e que adiante descreverei.*

*Os sinais são formados por combinação de luzes vermelhas e brancas, não se acendendo simultaneamente mais de uma lâmpada em cada globo de vidro, isto é, sendo os sinais formados, o máximo, de quatro luzes. Parece conveniente adotar os sinais em uso na Armada e dispor o aparelho de maneira a poder fazer as dez bandeiras numéricas, os dez galhardetes numéricos, as*

<sup>2</sup> Idem, **Ibidem**, 17 de março de 1911

<sup>3</sup> COUTINHO, Gago - Projecto de aparelho de sinais por luz eléctrica [Manuscrito]. 19-9-1897. Acessível no Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha. Junqueira. Portugal. Documentação Avulsa: Processos Individuais de Oficiais da Armada – Classe Marinha, COUTINHO, Carlos viegas, Caixa N° 735.

COUTINHO, Gago – [Requerimento] 1902 Outubro 13 [a] Sua Magestade [Manuscrito]. 1902. Autogr. Acessível no Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha. Junqueira. Portugal. Documentação Avulsa: Processos Individuais de Oficiais da Armada – Classe Marinha, COUTINHO, Carlos viegas, Caixa N° 735

*bandeira afirmativa, negativa, preparativa e chamamento, e as cornetas reconhecimento, retificação e três divisões. Não podendo usar-se três cores.*<sup>4</sup>

(...) Consta o aparelho de um mostrador circular onde estão pintados em vários setores os diferentes sinais com a designação da letra e bandeira que representam; neste mostrador move-se um ponteiro com manípulo, móvel em um plano perpendicular ao mostrador, o qual serve para fazer os sinais, pois que por meio de um botão que atravessa o eixo do movimento se pode, apoiando-lhe a mão ou um parafuso fixador, introduzir a corrente nas lâmpadas que representam o sinal em frente do qual o ponteiro está parado, estando o mostrador disposto com entranhes (?) de maneira que a corrente só se pode fechar quando o ponteiro está exactamente em frente de um sinal.

(...) Finalmente é natural que este aparelho e o processo só possam ser adotados depois de modificações que provavelmente se imporão depois de experiências práticas feitas com um aparelho provisório a bordo de um dos navios da Armada que tem dínamo.

Dois anos depois, a 17 de Agosto, alude a um aditamento designado por *Telégrafo de sinais por luz elétrica*:

(...) O sistema de aparelhos proposto em 1897 para fazer sinais empregando bandeiras numéricas, galhardetes ou alfabeto de acordo com as equivalências regulamentares do atual regimento de sinais, simplifica-se bastante quando se queira fazer simplesmente sinais numéricos, isto é dez sinais diferentes representando os dez algarismos, e ainda um outro representativo de alteração ou fim de número, sendo o reconhecimento feito mostrando o mesmo sinal, o que tem a vantagem de este ficar registado automaticamente pelo navio que reconhece, como já ficou no navio que fez o sinal; o reconhecimento repetindo o sinal tem a vantagem, importante sobretudo em manobras de esquadra, de se adquirir a certeza de que o navio a quem se fez o sinal de evolução o compreendeu.<sup>5</sup>

(...) Os sinais numéricos pelo meu sistema são feitos por meio de 4 lâmpadas elétricas de 32 velas montadas em um cabo a 3 metros (ou a distância que a prática ensina) umas das outras em globos com vidros Fresnel; estes globos do modelo usado em França, por exemplo, deverão ter disposições para não deixar entrar a humidade e para permitir a substituição fácil das lâmpadas. O sistema é içado no topo ou no laes de uma verga por meio de um cabo de cinco condutores; um é o pólo negativo comum às quatro lâmpadas e os quatro restantes são os pólos positivos das lâmpadas. As lâmpadas são como disse quatro; a 1<sup>a</sup> e a 3<sup>a</sup> vermelhas, a 2<sup>a</sup> e a 4<sup>a</sup> brancas: a 1<sup>a</sup> vale 1, a 2<sup>a</sup> vale 2, a 3<sup>a</sup>-3 e a 4<sup>a</sup>-4; os sinais estão combinados (ver desenho junto) de maneira que não há confusão possível entre o valor das lâmpadas cuja soma produz o algarismo que significam.

(...) Os dois faróis brancos são destinados especialmente aos sinais atenção e fim de número, e parece-me vantajoso o regulamentar que o sinal atenção seja feito sempre por relâmpagos repetidos dos dois faróis brancos, o que me parece chamará, como se quer, mais facilmente a atenção.

<sup>4</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 735 \_2\_3, 19 de setembro de 1897

<sup>5</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 735 \_2\_3, 17 de agosto de 1899

(...) Os desenhos juntos representam exchematicamente (esquemáticamente, digo eu) as alterações que será necessário fazer no aparelho já proposto para com ele fazer só sinais numéricos – as molas de contacto são reduzidas a quatro e os cortes no cilindro comutador são também muito reduzidos, como se vê no desenho.

(...) Creio que este aparelho é mais económico tanto de custo como de espaço do que os aparelhos construídos pela casa Lamounier para os cruzadores D. Carlos I, S. Rafael e S. Gabriel, e que poderá facilmente ser construído no Arsenal da Marinha para os navios que ainda o não tem.

Alguns detalhes na dificuldade da construção ou reparação poderão, é claro, facilmente ser mudados no decurso das experiências.

(...) Por outros sistemas se podem fazer estes mesmos sinais, mas parece-me que o aparelho proposto por mim tem as vantagens sobre o sistema de teclas ou de contactos directos, de garantir a conservação dos aparelhos por atenuar as faíscas, visto que a interrupção da corrente é sempre feita por gradações sucessivas, de maneira que a corrente não é interrompida, mas diminui de intensidade pela inserção de resistências crescentes, evitando a faísca de extracorrente; sobre o sistema de contactos de um manípulo com esperas múltiplas tem

(...) a vantagem de garantir os contactos por meio de molas separadas, ao passo que os contactos sem mola não garantem a passagem simultânea da corrente eléctrica em todas as lâmpadas por defeitos de ajustamento muito difíceis de evitar.

Os aparelhos auxiliares propostos em 1897, campainha de alarme (para nos prevenir da avaria nas lâmpadas) e o registador automático, que me parece sobretudo indispensável a bordo de um navio chefe, podem com pequenas simplificações ser aplicados ao sistema simplificado. Tem efetivamente na sua construção vários eletrónisuas (?); mas como a corrente passa nas bobinas sem haver interrupção por contactos, creio que serão difíceis de se dar as avarias vulgares nos eletros quando a corrente tem que atravessar contactos.<sup>6</sup>

(...) Tem efetivamente na sua construção vários eletrónisuas(?); mas como a corrente passa nas bobinas sem haver interrupção por contactos, creio que serão difíceis de se dar as avarias vulgares nos eletros quando a corrente tem que atravessar contactos. É assim que funcionam em geral os reguladores eletricos, como os do couraçado Vasco da Gama, onde por não haver interrupções não há avarias nos projetores; os faróis isolados dos contactos podem ser aproveitados para os relâmpagos, segundo o atual regimento de sinais.

A 13 de Outubro de 1902 Carlos Viegas Gago Coutinho refere que tendo exposto à Direção Geral de Marinha as duas exposições já referidas<sup>7</sup> ainda acrescentou mais uma que designou por “*Modificação do aparelho de Governo do torpedo Whithead*”<sup>8</sup>, segundo ele

<sup>6</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 735 \_2\_3, 17 de agosto de 1899

<sup>7</sup> Aqui falou em “Sinais eletricos de noite”.

<sup>8</sup> PINTO, Rui Miguel da Costa. **Gago Coutinho, breve perfil biográfico**. Lisboa. Academia da Marinha, 2009, p.38 e PINTO, Rui Miguel da Costa - **Gago Coutinho - O Último Grande Aventureiro Português**. Eranus. Lisboa, 2014, p.67

teriam sido guardadas, mas que agora pretendia que as mesmas fossem encaminhadas (...) *por empréstimo ao Conselho da Escola Naval afim de serem presentes ao concurso para lente da 1ª cadeira, a que o suplicante tenciona recorrer.*<sup>9</sup>

Deixámos para final algumas apreciações que constam da sua carreira naval e que foram colocadas aquando da sua passagem pelas embarcações e estações navais.

Posto e Idade	Avaliação do Comandante
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 22 anos	Parece-me que está pronto a comandar Opinião a melhor
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 23 anos	É hábil e de confiança Já comandou a lancha canhoneira “Loga” Faço bom _____ d’este oficial que é muito dedicado ao serviço e aos estudos da arma. Desempenhou por vezes o lugar de oficial imediato d’este navio sempre muito bem
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 24 anos	Muito hábil Está pelo que sabe mas tem ainda uma certa imprudência devido à sua pouca idade Boa. É um oficial muito inteligente e com uma aplicação não vulgar aos estudos e nos serviços a seu cargo. Tem muito gosto que tudo quanto diz respeito à profissão
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 24 anos	Formo bom conceito d’este oficial
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 25 anos	Não disponho por enquanto de elementos para emitir opinião acerca d’este oficial, porque ele há apenas mês e meio que faz parte da guarnição d’este navio

<sup>9</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 735 \_2\_3, 13 de Outubro de 1902



Posto e Idade	Avaliação do Comandante
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 25 anos	Tanto quanto lh'o permita o tempo de serviço que tem A sua ilustração (?) diligencia que faz por a desenvolver e muito (?) zelo pelo cumprimento dos seus deveres ditam-lhe a melhor opinião a seu respeito
Segundo Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 26 anos	Merece toda a confiança como oficial de quarto que comanda com toda a atenção e habilidade. Julgo-o muito _____ no caso de comandar um navio de lotação correspondente Ao seu posto É oficial habilíssimo que sabe desempenhar muito bem os seus deveres por isso parece que procura sempre instruir-se mostrando decidido gosto pela vida no mar
Primeiro Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 27 anos	Este oficial é muito inteligente estudioso, instruído nos diversos ramos da profissão, desembaraçado dotado de presença de espírito e muito metodo: sabe mandar, o que é bom; e sabe ensinar, o que é ainda melhor especialmente em viagem desta natureza. É a bordo encarregado do aparelho preciso (?) a mareação (?) e merece-me toda a confiança. Tem a paixão do mar.
Primeiro Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 27 anos	Um bom oficial especialmente em assuntos que dependem de conhecimentos matemáticos
Primeiro Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 28 anos	Formo deste oficial muito bom conceito, pelo gosto que tem pela vida do mar, pela sua inteligência e pelos seus variados conhecimentos reunidos no seu já não curto tirocínio de navegação. É muito desembaraçado e hábil

Posto e Idade	Avaliação do Comandante
Primeiro Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 28 anos	É muito instruído e estudioso possuindo não vulgares conhecimentos sobre todas as especialidades de marinha militar
Capitão-tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 38 anos	
Capitão-tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 41 anos	É notavelmente aplicado ao serviço chefe da missão Geódésica seguiu para Lisboa em 15-11-909 Tem excepcional aptidão Opinião muito boa É muito inteligente e ilustrado
Capitão-tenente Carlos Viegas Gago Coutinho 41 anos	Comportamento civil e militar Bom Tem muita aplicação Considero-o oficial distintíssimo em todo o sentido

### Sobre a relatividade

Gago Coutinho tem sido mal compreendido nos tempos presentes pela sua oposição a Albert Einstein. Clarifiquemos para melhor compreensão do seu pensamento.

Primeiro, o respeito que tinha pelo cientista era tanto que várias vezes o elogiou nos seus diários que o acompanharam para o Brasil, lendo compulsivamente o que escrevera.

Segundo, não foi o único a opor-se à sua Teoria da Relatividade, outros manifestaram as suas divergências como o Professor de Astronomia da Faculdade de Matemática, Francisco Miranda da Costa Lobo.

Terceiro, influenciado pela investigação e à prática da Mecânica Clássica,<sup>10</sup> na matéria da Geodesia, elaborou o seu pensamento que explanou na velhinha *Seara Nova*.

<sup>10</sup> Defensor da Mecânica Newtoniana assiste a 6 de Maio de 1925 à conferência de Einstein no Brasil, no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, e publica um artigo *Palestras sobre a Teoria da Relatividade* refutando a sua teoria e classificando-a de “nebulosa e paradoxal” em que os seus defensores eram “fanáticos da religião relativista” e que faziam “muito barulho por nada” in TOLMASQUIM, Alfredo Tiomno - Constituição e diferenciação do meio científico brasileiro no contexto da visita de Einstein em 1925. *Estudos interdisciplinarios de America latina y el Caribe*. [Em linha]. Vol.7, nº 2 (Julho-Dezembro 1996). [Consult. 12 Agosto de 2010]. Disponível em [http://www.tau.ac.il/eial/VII\\_2/tolmasquim.htm#note48](http://www.tau.ac.il/eial/VII_2/tolmasquim.htm#note48).

No Observatório Astronómico de Lisboa deparámo-nos com um conjunto de manuscritos que certamente interessará a muitos cientistas e que esperamos publicar muito brevemente.

A 30 de Setembro de 1911 Carlos Viegas Gago Coutinho, enquanto Capitão-tenente agregado à Majoria Geral da Armada, soube que iria ser escolhido para assistir na Estação Naval da Índia, e ir no transporte de 9 de Outubro, mas novamente, sem agravante para o desembolso dos cofres do estado. A sua viagem iria ser paga em numerário, possibilitando, pois, que conseguisse escolher a melhor e mais agradável estadia não necessitando de procurar em agências de viagens.<sup>11</sup>

Em 1924 acrescentaria:

*(...) Eu continuo a não fazer bem ideia das explicações derivadas da teoria. A meu ver, os fenómenos físicos podem explicar-se em cálculo, o qual serve apenas para prever (?) as consequências de hipóteses que lhe introduzem. Assim o cálculo é impotente para provar que os corpos se atraem na razão inversa do quadrado da distância: mas admitida esta hipótese, talvez falsa, o cálculo diz-nos que as órbitas dos planetas são secções cónicas.*

*Os que tentam explicar a teoria de Einstein, começam, como no caso do comboio e em outros, por nos mostrar as consequências de a transmissão da luz se não parar instantaneamente: e daí resultam discordâncias, que, a meu ver, não são mais que ilusão de ética, e não factos concretos.*

A 10 de janeiro 1940 em correspondência travada com o seu amigo Manuel Peres. Júnior afaçando que:

*(...) Os Relativistas abstêm-se de analisar o caso de mais de dois sistemas – (riscado) – ou um par para o qual a fórmula foi deduzida. Sou eu quem conclui que sabem que caberiam no absurdo. Apesar de convidado a fazê-lo por mim, o Dr. Rui Luís Gomes professor de matemática na Universidade do Porto, não o quis fazer...<sup>12</sup>*

A 22 de janeiro 1940 mencionava o seu grande reconhecimento ao seu amigo para ler de novo as obras de Albert Einstein, a sua resposta era que *(,,,) não poderia agora abandonar as ideias preconcebidas, talvez usadas, que resultaram de 15 anos de estudo daqueles livros, em francês e inglês, por onde conclui, definitivamente para mim, que a sincronização do tempo relativista, ao longo de cada sistema, depende da velocidade desse sistema a respeito de vários outros sistemas de referência. Só há tempo absoluto em um sistema isolado, para o qual as fórmulas relativistas se aplicam fazendo  $v=0$ . Ora toda a minha afirmação sobre absurdos depende deste juízo definitivo, que eu nunca poderei alterar. De modo que, se por cartas não conseguimos chegar a acordo, eu não creio possível adiantar alguma coisa com conferências: cada um se manteria no seu ponto de vista, que os livros relativistas se guardam de esclarecer: nunca discutem o meu problema dos três sistemas! Perderíamos o tempo, e especialmente o seu, que lhe deve fazer falta. E, afinal, não se trata de uma questão que interesse ao observatório, mas só à Academia.<sup>13</sup>*

<sup>11</sup> Documentação Avulsa: **Processos de Oficiais da Armada** – Classe Marinha. Caixa 1410\_3\_2, 30 de setembro de 1911 e 9 de agosto de 1912

<sup>12</sup> Observatório Astronómico de Lisboa, 10 de janeiro 1940

<sup>13</sup> Idem, 22 de janeiro 1940

Em fevereiro continuava a manter o respeito pelo astrónomo Manuel Peres ao lhe agradecer a apreciação que tinha pelas suas observações.<sup>14</sup>

(...) *Eu tenho ideias claras a respeito da Relatividade Restrita. De modo que as contradições devem ser aparentes, isto é, em resultado de às vezes ter de falar como clássico e outras vezes como relativista.*<sup>15</sup>

No ano seguinte rematava:

(...) *Enfim parece-me que é preferível liquidarmos esta controvérsia de viva voz, antes de publicarmos os nossos pontos de vista. Mas eu creio que não tenho a modificar as minhas ideias, mas só a sua redação que receio estar confusa.*

*Em uma comunicação a realizar dentro de um mês, responderei à sua pergunta do outro dia: "o que são dois comprimentos iguais?" Tenciono distribuí-la na sessão anterior à sua discussão, para facilitar. Estará redigido.*

*Por esta vez não direi mais nada para não alarmar(?), continuando a ser seu admirador e amigo atento e grato.*<sup>16</sup>

Referiremos mais algumas ideias expostas nesta nova documentação, como a de uma Nota sobre a análise da simultaneidade relativista, feita por um observador exterior.

*Há muitas pessoas que, em princípio, sem quererem refletir, colocam a Teoria da Relatividade acima de toda a análise crítica – como espécie de tabu – por a considerarem tão absoluta como a existência dos corpos materiais.*

*Ora a discussão dos resultados previstos pela Relatividade revela-nos a sua fragilidade. A Nova Mecânica começou por condenar a Realidade Absoluta – que é uma abstração tão fácil de conceber como a abstração numérica – para só aceitar como prática, ou material, uma aparência ótica dos fenómenos.*

(...) *Está especialmente neste caso a noção relativista sobre a simultaneidade de acontecimentos passados em pontos afastados. Certo, ambas as mecânicas, a comum como a Relativista, consideram simultâneo aquilo que se passar à mesma hora dos relógios daqueles pontos. Porém, a mecânica clássica serve-se de relógios comparados antes em contacto, ao passo que a Relativista os sincroniza fundando-se na constância convencional da velocidade da luz ao longo dos móveis princípio este que ainda não foi definitivamente provado, ignorando-se se a luz obedece à conceção relativista. Foi assim criado o tempo relativo, que é vago e confuso, como vou tentar provar.*

*Com princípio fundamental, a Relatividade aceite, teoricamente, que a propagação da luz ao longo de um sistema retilíneo tem velocidade constante, independentemente do movimento que esse sistema tenha, não em absoluto, mas em relação a outros sistemas que deslizem ao longo dele.*

(...) *O recurso, de que serve a Mecânica Clássica para estudar o movimento, consiste no exame, pelo Observador Exterior, observador teórico que, no mesmo instante absoluto, considera a posição relativa instantânea de todos os sistemas.*

<sup>14</sup> Idem, 22 de fevereiro de 1940

<sup>15</sup> Idem, 23 de novembro de 1939 e 26 de novembro de 1939

<sup>16</sup> Observatório Astronómico de Lisboa, 1940 – Janeiro 28

*A Relatividade tem, gratuitamente, negado a possibilidade desta abstração.*

*Contudo, considerando os processos usados pelas duas mecânicas para determinar a velocidade, chegaremos a uma conclusão contrária à da Relatividade.*<sup>17</sup>

A 28 de Janeiro de 1956, já após um ano do falecimento de Albert Einstein escreve ao astrónomo Manuel Peres Júnior, a propósito de uma sua conferência que se opunha às suas ideias, acarinhando os relativistas em diversas sessões da Academia das Ciências, sustentado pelo Professor António dos Santos Lucas:

*Quando no outro dia falou, na Academia, a respeito da minha comunicação, teve razão em dizer que eu era persistente nas minhas opiniões, tinha razão: Foi o que me ajudou na vida, aquilo em que me meti, sempre trabalhei com aquilo que o povo chama ralé.*

*Tornei-me geodésico, e até “astrónomo ambulante”, porem (?) tive persistência no trabalho e no estudo das questões.*

*Sobre a minha comunicação de 19 passado – de que junto lhe mando o resumo – eu, pela simplicidade da minha “Álgebra”, estou convencido de que não daria novidade, nem a Einstein nem a muitos outros. Mas, calam-se porque têm vergonha de ter, tão levianamente, aceite a criação dos 16 anos de Einstein.*<sup>18</sup>

No mês seguinte escreve novamente a Manuel Peres Júnior.<sup>19</sup> *Anunciou que o Professor Bernardo de Miranda, que observou que a relatividade continha erros, falsidades e incorreções<sup>20</sup>, não notou este erro crasso. Que ele apresentara, certamente movido por alguma vaidade, mas também por leituras exaustivas. E termina a carta dizendo:*

*Enfim, se se provar que eu não estou dentro da Relatividade, mantenho a opinião de que criei um problema interessante de Álgebra, capaz de mostrar a Alunos liceais o que é a Relatividade, que Einstein não quis retificar. Só lamento que não venha a haver Professores de Álgebra que apresentem o meu Problema de Álgebra a seus alunos.*

É tudo, desculpe a impertinência. Sou seu muito antigo admirador, e amigo grato, Gago Coutinho.<sup>21</sup>

Ou como se despedira noutro documento sem data:

*Continuo a agradecer-lha a sua paciência e a sua franqueza. Não é com comédias e ideias reservadas que os homens se podem entender.*

*Disponha sempre do seu antigo admirador e amigo grato.*<sup>22</sup>

Continuaria a corresponder-se com Manuel Peres.

*Enfim, atrevi-me a condenar a Nova Mecânica, depois da morte de Einstein, sem ele ter confessado que fora na sua mocidade que concebera a Relatividade recíproca, independentemente*

<sup>17</sup> Observatório Astronómico de Lisboa, novembro de 1939

<sup>18</sup> Idem, 28 de janeiro de 1956

<sup>19</sup> Na época Director do Observatório Campos Rodrigues em Moçambique e mais tarde Director do Observatório Astronómico de Lisboa.

<sup>20</sup> Idem, 1 fevereiro de 1956 e 6 de fevereiro de 1956

<sup>21</sup> Observatório Astronómico de Lisboa, 1 fevereiro de 1956 e 6 de fevereiro de 1956

<sup>22</sup> Idem, S/D

*das experiências fotográficas de 1919, que provocaram sua previsão do elevado desvio da Luz, análogo à torção da órbita de Mercúrio. Ambas são explicáveis por a Gravitação não se propagar instantaneamente, havendo assim aberração idêntica à da luz. Donde resulta que a Atração se não faz para o centro do Sol, mas para um ponto que gira em torno dele, arrastando a órbita do Astro no mesmo sentido do seu movimento. Voltemos pois, à Mecânica clássica.*<sup>23</sup>

Num documento timbrado com Ministério das Colónias e não datado, apreendemos o subsequente sobre o que será uma eleição:

*O vogal, Almirante Gago Coutinho, usando da palavra, fez as seguintes declarações de voto: “Ambos os candidatos apresentam os documentos exigidos pelo artigo 98º do Regulamento: estes documentos são iguais para os dois candidatos, havendo que examinar os documentos apresentados ao abrigo do artigo 101º. O candidato Botelho apresenta os documentos de tirocínio no Instituto Geofísico de Coimbra, antigo Observatório Meteorológico e Magnético. O candidato Santos apresenta: certificado do Diretor dos Serviços Geodésicos, do Instituto Geográfico e Cadastral de ter feito observações e cálculos de revisão de uma parte de rede geodésica de terceira ordem; uma memória com o título de “Fins e plano...”; uma análise dos resultados de observações de latitude feitas por ele no Observatório Astronómico de Lisboa, pelos processos de Talcott e Struve. Considerando que, no artigo 97º do regulamento se menciona “Alta Geodesia” só como alternativa do importante “serviço astronómico no Observatório”, ao passo que no artigo 100º são admitidos trabalhos sobre “matemáticas aplicadas”, como são os da Pequena Geodesia; considerando que o artigo 101º menciona a apresentação de documentos que contribuam para testar a “capacidade científica” dos candidatos; feito o exame comparativo dos documentos apresentados, concluo que há elementos para afirmar que o candidato Santos demonstrou mais interesse pela Ciência e amor ao estudo dos assuntos diretamente relacionados com a Geodesia e a Astronomia. E assim, ponho em segundo lugar a “antiguidade no serviço”, a que se refere o artigo 102º, e voto em mérito relativo no candidato Baptista dos Santos”.*

Não terminamos sem antes fazer uma referência a um documento encontrado na internet datado de 7 de Abril de 1934 e dirigido ao aviador Carlos Eduardo Bleck.<sup>24</sup> Gago Coutinho manifesta o seu agrado em comparecer à festa de homenagem que os seus amigos iriam fazer. Mas recusa-se porque andava (...) *fugindo a todos os atos donde possa resultar o parecer que procuro com a minha presença solicitar mais homenagens.*

Daí que tivesse ido ter com ele à estação, já não o acompanhando ao Aeroclube. Lamentava não poder ir, desejando que não visse nisso qualquer falta de respeito pela coragem e vitória da sua travessia de Portugal a Goa do corrente ano, *só, em um pequeno avião e desajudado, sucesso com o qual – como todos os portugueses, extremamente me congratulo.*<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Idem, janeiro de 1956

<sup>24</sup> Em 1930 fez parte da direção do Aeroclube de Portugal que fundou a primeira escola de aviação portuguesa. In [https://www.infopedia.pt/\\$carlos-bleck](https://www.infopedia.pt/$carlos-bleck).

<sup>25</sup> 7 de abril de 1934.

Oito anos antes do seu falecimento desabafava em Paris ao amigo José Diogo Prestes:

*Amigo Prestes, cá estou de novo em Paris, e na conhecida Rua Bèrgere. Está frio para o Maio, que eu conheci já há 53 anos, em 1895. Ai também havia frio em Lisboa, a minha partida, no domingo pelo avião da Panair. À medida que vou envelhecendo, o tempo vai mudando.*

*Claro, continuo fazendo a vida pacífica do costume. Teatros, Cinemas, Museus. Passeios.*

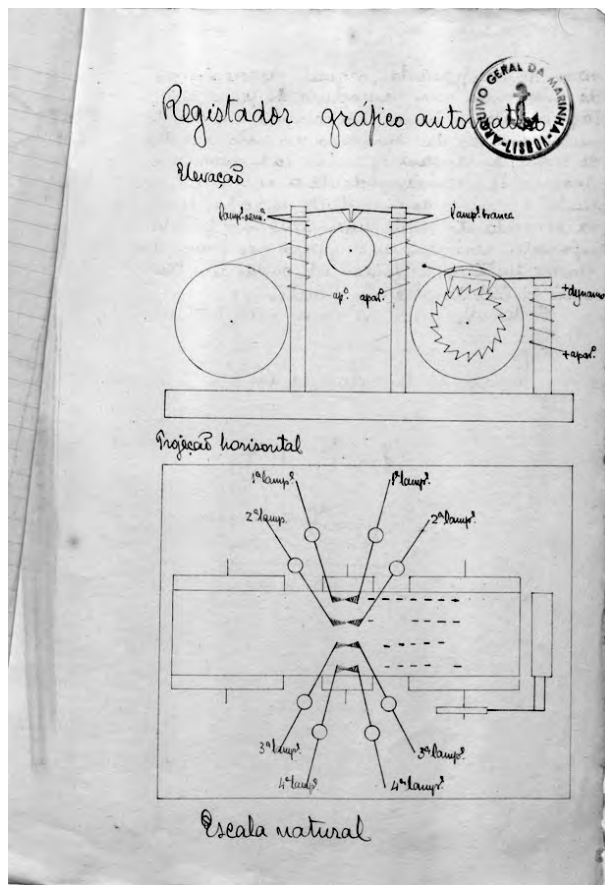
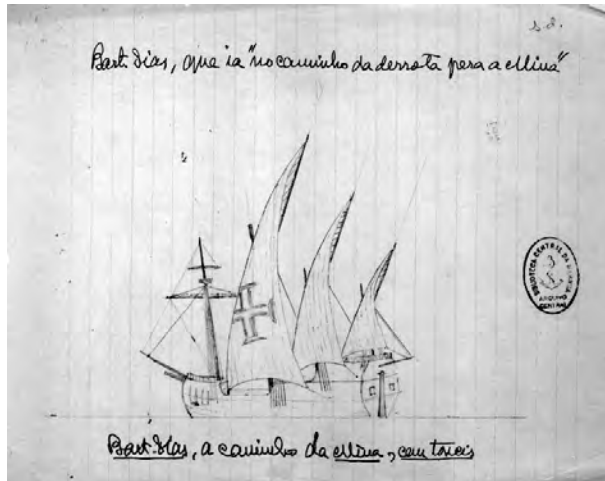
*Como era de esperar, com as greves, a vida encareceu bastante. Algumas coisas quasi dobraram, e a entrada nos cinemas está em 250 paus (?), quasi 20 cruzeiros. A 1ª classe do Metro 32, etc.*

*Nada mais me lembra que te possa interessar a não ser que tenho saudades do tempo em que cá te encontravas todos os anos com senhora (?).<sup>26</sup>*

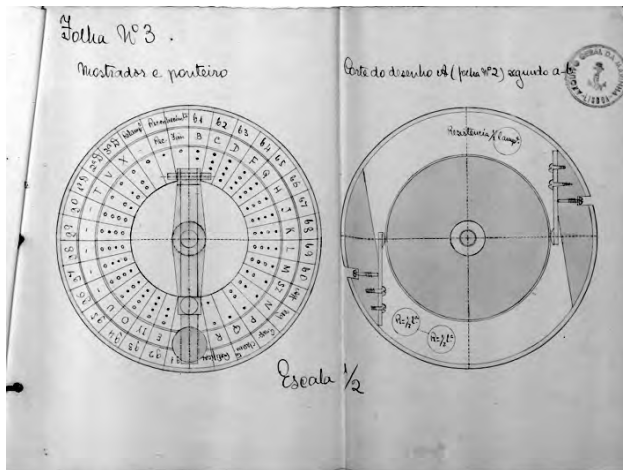
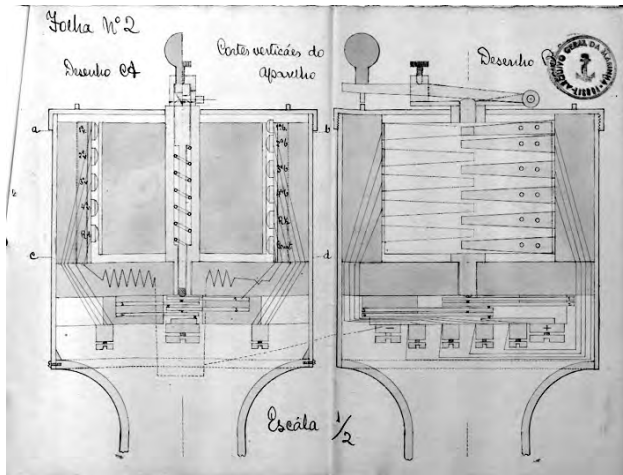
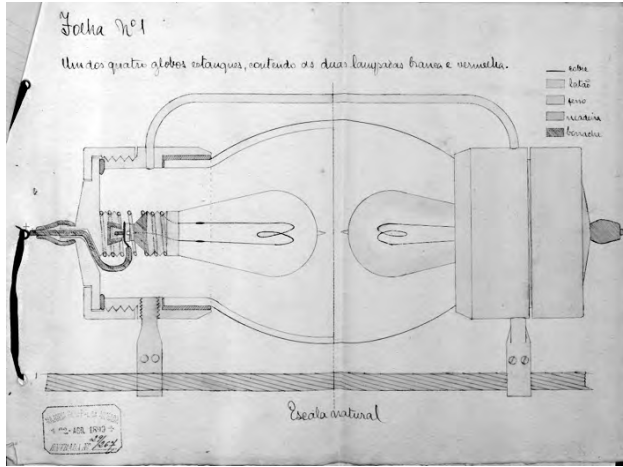
---

<sup>26</sup> Paris 1951 - Maio – 16

ANEXO









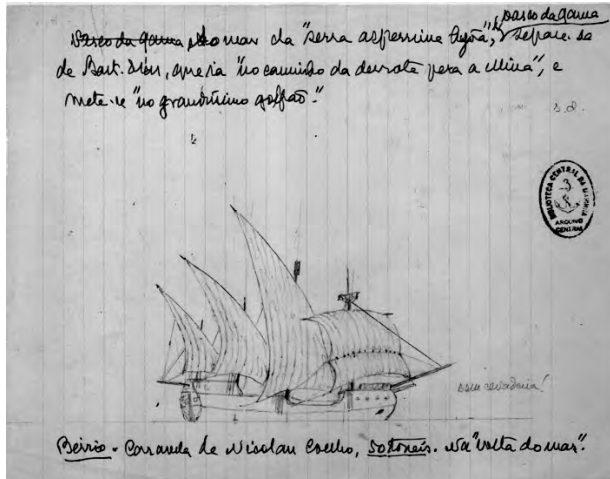


Imagem de uma caravela

Ao mar da “serra aspérrima Lagoa”, Vasco da Gama separa-se de Bartolomeu Dias, que ia “no caminho da derrota para a Mina”, e mete-se “no grandíssimo golfão”.

Bérrio – caravela de Nicolau Coelho, 50 tonéis. Na “volta do mar”<sup>27</sup>

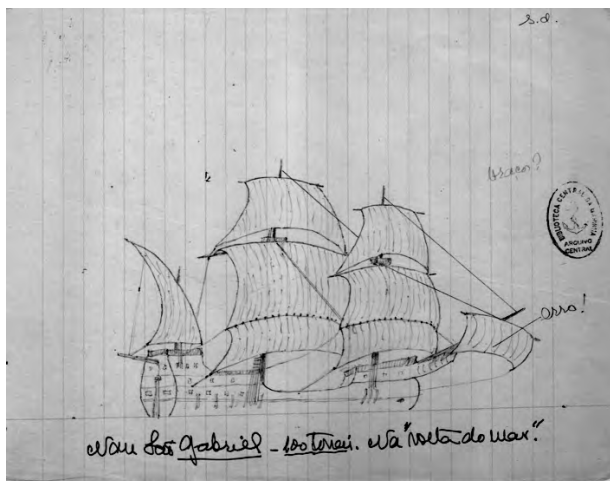
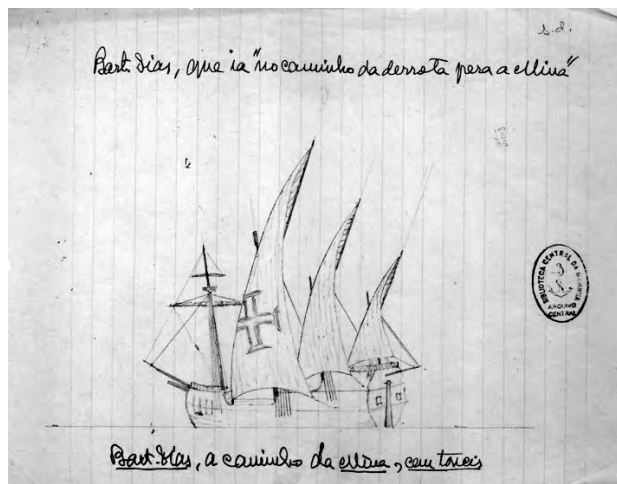


Imagem de uma caravela

Nau São Gabriel – 100 tonéis. Na “volta do Mar.”<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Documentação Avulsa: Processos de Oficiais da Armada – Classe Marinha. Caixa 1410\_3\_2, S/D

<sup>28</sup> Documentação Avulsa: Processos de Oficiais da Armada – Classe Marinha. Caixa 1410\_3\_2, S/D



*Imagem de uma caravela dizendo*

*Bartolomeu Dias, que ia “no caminho da derrota para a Mina”*

*Bartolomeu Dias, a caminho da Mina, cem tonéis<sup>29</sup>*

<sup>29</sup> Documentação Avulsa: Processos de Oficiais da Armada – Classe Marinha. **Caixa 1410\_3\_2**, S/D



LANÇAMENTO DO LIVRO  
“UMA RELAÇÃO ENTRE PORTUGAL E A TURQUIA  
EM TORNO DE PIRI REIS”

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 21 de Fevereiro

Dear Fellows, Invited Guests

Just over two years ago, exactly on December 13th, 2016, a memorable joint session of an entire day involving the Sociedade de Geografia de Lisboa, the Academia de Marinha and the Turkish Embassy in Portugal, took place. At the time, I made it very clear that the initiative of that meeting had been from the embassy, which deserves to be highlighted again.

The subject that united these three entities was Admiral Piri Reis, an unavoidable military personality of the Ottoman Empire and also a notable cartographer. This dimension of his life was one of the essential aspects that made these three institutions join together through several of their reputed researchers.

The session was so rich that it was decided, irrespective of the publication of the texts made available by the speakers and that would be included in the 2016 Memoirs of this Academy, as it happened, such documentary collection was worthy of an autonomous publication in Portuguese and English, so that a greater number of researchers and curious of this unique person, could benefit from the works then presented.

The book was slow to get ready because translations were not always easy to obtain, but the upcoming ambassador's change also recommended an additional postponement, so that the new Turkish ambassador to Portugal, Ms. Lale Ülker, could already be present at this event. It is exactly in this condition that I greet you, Madame, as well as the remaining Embassy delegation, made up of my friend Admiral Metin Ataç, the First Counsellor, Ms. Zeynep Kaleli, and the Defense Attaché, Captain Nejat Kiran.

The book will be presented by Captain Malhão Pereira, which has been a continuous and excellent link between our two countries in the field of investigation of subjects related to nautical matters and naturally centered in Piri Reis. It is not by chance that the book is entitled “A relationship between Portugal and Turkey around Piri Reis”.

Before giving the floor to the following speakers, I would like to state, formally, the availability of this Academy to maintain this scientific cooperation between our two countries, in particular with the International Association of Maritime Studies of Turkey of which Admiral Metin Ataç was one of the founders, and the Maritime History Practice and Research Center of which the Admiral remains an important key driver.



LANÇAMENTO DO LIVRO  
**“UMA RELAÇÃO ENTRE PORTUGAL E A TURQUIA  
EM TORNO DE PIRI REIS”**

Palavras do Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 21 de Fevereiro

Senhores Académicos, Senhores Convidados

Há pouco mais de dois anos, exactamente a 13 de Dezembro de 2016, realizou-se uma memorável sessão conjunta de todo um dia envolvendo a Sociedade de Geografia, a Academia de Marinha e a Embaixada da Turquia em Portugal. Na altura, deixei bem claro que a iniciativa deste encontro tinha sido desta embaixada, o que merece ser de novo realçado.

O tema que unia estas três entidades era o Almirante Piri Reis, incontornável personalidade militar do império Otomano e também notável cartógrafo, sendo esta dimensão da sua vida um dos aspectos essenciais que fez ligar estas três instituições através de vários dos seus reputados investigadores.

A sessão foi tão rica que desde logo foi decidido que, independentemente da publicação dos textos disponibilizados pelos oradores e que viriam a integrar as Memórias de 2016 desta Academia, como sucedeu, tal acervo documental era merecedor de uma publicação autónoma, em português e inglês, para que um maior número de investigadores e curiosos desta figura ímpar, pudessem beneficiar dos trabalhos então apresentados.

O livro demorou a ficar pronto pois as traduções nem sempre foram fáceis de obter, mas a mudança de embaixador que se avizinhava, também recomendou um adiamento adicional para que a nova embaixadora da Turquia em Portugal, Senhora Lale Ülker, já pudesse estar presente nesta cerimónia. É exactamente nessa condição que a saúdo, bem como à restante delegação da Embaixada, constituída pelo meu amigo Almirante Metin Ataç, pela Senhora Primeira Conselheira Zeynep Kaleli e pelo Adido de Defesa, Comandante Nejat Kiran.

O livro será apresentado pelo Senhor Comandante Malhão Pereira que tem sido um continuado e excelente elemento de ligação entre os nossos dois países no domínio da investigação de matérias ligadas à história da náutica e, naturalmente, centradas em Piri Reis. Não é assim por acaso que o Livro se intitula “Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis”.

Antes de terminar, quero afirmar formalmente a disponibilidade desta Academia para manter esta cooperação científica entre os nossos dois países, a que a Sociedade de Geografia certamente se associará, muito especificamente com a Associação Internacional de Estudos Marítimos da Turquia de que o Almirante Metin Ataç foi um dos fundadores e o Centro de Estudos de História Marítima, de que o Almirante continua a ser um grande impulsionador.





## A RELATIONSHIP BETWEEN PORTUGAL AND TURKEY AROUND PIRI REIS

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Manuel Malhão Pereira, em 21 de Fevereiro

First of all, I am very grateful to Admiral Vidal Abreu for having suggested my name to be here today, presenting the *Proceedings* of our recent meeting. I cannot fail to express how honored I am that this function has been assigned to me.

I intend, before a brief commentary on each of the papers presented, to give an historical summary of the events leading up to this meeting, drawing the attention of Your Excellency's, to the fact that the intention of the Turkish institutions to contact the Portuguese Academy, comes from afar.

In fact, in 2010, the Turkish naval authorities made an attempt to hold an international conference, consisting of a two-day meeting with various players of different nationalities, jointly organized by the Marine Academy (our Academia de Marinha), New University of Lisbon, (Centro de História de Além-Mar) and the École Pratique des Hautes Études (Paris), through Professor Dejanirah Couto.

Its theme was: *A shared history: Turks and Portuguese in the Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean.*

Due to factors of various order, the above planned event did not materialize. Meanwhile, in 2010, Piri Reis Maritime University, founded in 2008, during the mandate of the then Chief of Naval Operations of the Turkish Navy, Admiral Metin Ataç, decided to organize a Maritime History Congress every two years.



Fig. 1. The first *International Congress of Eurasian Maritime History*, in Istanbul.

The *First International Congress of Eurasian Maritime History* (Turkish Maritime History) was held in Istanbul in 2012, and Professor Dejanirah Couto, and myself, among dozens of academics and students, participated.<sup>1</sup>

The aforementioned *Proceedings* were duly edited and published. We have here one volume.

At the same event in Istanbul, the *International Association of Maritime Studies* (IAMS) was created, and was based at Piri Reis University, with twenty founding members.

Its objectives are, *inter alia*, to promote contact between researchers of maritime studies and their history and to promote activities and events related to these same studies.

In September 2013, the *Maritime University Research and Practice Center* was founded by the same university, and also coordinated by Admiral Metin Ataç.

In 2014, with the *International Institute of Maritime Studies* in activity, a second congress was held in St. Petersburg. In this last congress participated Professor Dejanirah Couto, Professor Rui Loureiro, and myself.



Fig. 2. The participants of the St. Petersburg Congress.

A number of other congresses were held in different countries, and finally in 2018, the *Joint Cultural Session* was held in Portugal. This is the reason of our meeting here today.

### **Brief comment on communications**

Let us now make a brief commentary on the works presented.

Seven personalities participated in the meetings of the Geographical Society and the Academia de Marinha.

---

<sup>1</sup> *Sea Power, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, ed. Dejanirah Couto, Feza Gunerngun, Maria Pia Pedani, Istanbul, Piri Reis University Publications, 2014.

Following the edited *Proceedings*, the first paper presented in this volume is by Dr. Paula Avelar, currently Deputy Secretary of the History Section of the Navy Academy.

Paula Avelar, acknowledging the importance of the travel descriptions published in the early sixteenth century in Europe, motivated by the avalanche of new arrivals as a consequence of the Portuguese and Spanish explorations, considers that they were one of the sources of Piri Reis, not only for his maps or fragments of maps of 1513 and 1528, as well as for his Mediterranean script, the *Kitab-I Bahriye*.<sup>2</sup>

It essentially refers to the *Paesi novamente ritrovati per la Navigazione di Spagna in Calicut, et da Albertutio Vesputio Fiorentino intitulado Mondo Novo. Novamente Impresso* de Francanzano Montalboddo, whose first edition was published in Venice in 1507 and the *Delle Navigazione et Viaggi* by Giovanni Battista Ramusio, whose first edition was published in Venice in 1550.<sup>3</sup>

She also mentions that many of the published documents, circulated already as manuscripts and were, therefore, accessible.

There is also a strong influence on the way in which the *Isolares*, “... texts that circulated in the Mediterranean from the beginning of the fifteenth century until the end of the seventeenth century, appeared as a cosmographic encyclopedia of the islands.”<sup>4</sup>

In fact, these documents were, according to David Woodward, a collection of information about the islands, “each Island usually having its own map and associated text. Some *isolari* also contain world or regional maps, showing the location of islands relative to each other and to the adjacent mainland.”



Fig. 3. Examples of maps on *isolarios*.

<sup>2</sup> See *Piri Reis, Kitab-I Bahriye, Libro Para Navegantes*, coord. José Enrique Lechuga de Serantes, Madrid, Fundación Estata Fomento del Mar, 2007.

<sup>3</sup> The autor refers to, Montalboddo, Francanzano, *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut: et da Albertutio Vesputio Fiorentino intitulado Mondo Novo*, Venezia, Zorzo de Rusconi, 1521, and Giovanni Battista Ramusio, *Delle Navigazioni et Viaggi, Raccolto da M. Gio. Batt. Ramusio, & Con Molti Discorsi, da lui in molti luoghi dichiarato, & illustrato.*, Venetia, Stamperia de Giyunti, MDLXXXVIII.

<sup>4</sup> See in fig. 3, examples of maps on *Isolaris*.

Ana Paula Avelar also believes that “It is important to emphasize that in the sixteenth century, the alliance between narrative and drawing is recurrent when the spaces are represented, and how similar is the strategy of Francisco Rodrigues to that of Piri Reis.” There are countless graphic examples.



Fig. 4. Facts related to the Portuguese expansion on Ramusio.

I found it useful to draw attention to the fact that we often do not realize the wealth of information contained in the compilations referred to, above, and that they would have been the main sources of Piri Reis. See an excerpt of the index of one of the volumes (of three), of the *Delle Navigazione et Viaggi* of Ramusio, where I underlined the subjects related to the Portuguese expansion. See fig. 4.

It should be noted that the *Paesi Nuovamente Ritrovati ... of Montalboddo* have, in about 260 pages, vast information about the Portuguese maritime explorations.

See also (fig. 3), the similarity of styles of the island images in the *Liber Insularum* by *Christoforo Buendelmonti*. (I added an image of the codex of Valentim Fernades, from 1507, which is also quite elegant).

Paula Avelar concludes by saying that the “Knowledge of the world [Piri Reis] transmitted, reconfigured what would already be the considerable set of sources flowing in Europe, showing how in Ottoman circles the understanding of the world had changed, widening its borders.”

### Mehmet Necati Kutlu

Professor Mehmet Necati Kutlu, the second speaker, is a translator for the Turkish of the Castilian and Portuguese languages, which makes me think, why I am speaking (or trying to speak) in English. In fact, Spanish, with about 500 million and Portuguese with around 220 million native speakers, will probably, together, be the most spoken languages with these

criteria, after Mandarin. It should be noted that Spanish and Portuguese speakers understand each other in written language.

In the final part of this brief exposition I will recall this subject.

Our lecturer, gives a well-founded summary of the life of Piri Reis. Let us point out some of the episodes that will have importance in his future life and in his scientific work, namely the participation with his uncle, Admiral Kemal Reis, in maritime expeditions of aid to the Muslims of the Iberian Peninsula in 1487, to the transfer of the Jews expelled from Castile and Leon. Also, to participate in the campaign of 1500 against Venice, where he was assigned the command of a ship, the death of his uncle and the consequent retirement of our future admiral to his homeland, Galipoli, where he remained for some years and where was produced its first world map.

Having Piri Reis played an important role in the conquest of Alexandria, and having returned from Egypt, he retired to his hometown where he wrote the *Kitab-I-Babriye*.

He then narrates his adventures with Portuguese forces in the Indian Ocean, the difficulties encountered in an environment where the Ottoman naval forces had difficulties not only in military and logistics, but also the successes and finally the failures of the Admiral, which led to his trial and execution in Egypt, in 1553.

Mehnet Necati Kutlu ends with a study of his scientific work, after discussing the reasons that led to the execution of such an important individuality.

### **Captain Alves Gaspar**

Captain Alves Gaspar, who in the last years has devoted himself to the study of cartography, essentially in its technical aspects, intended in his communication “to situate the map of Piri Reis in the context of the 16th century European cartography, from which the geographical information was compiled”, according to his own words.

I would like to quote what I had the opportunity to say in 2005, in a communication presented at the *Macao Scientific and Cultural Center*, whose title is *The Evolution of Nautical Science and Its Contribution to Contact Among Peoples*:<sup>5</sup>

It is also important to remember that sailors use only the most appropriate and simple techniques to help them solve their navigational problems, to allow them to reach a previously known destination port, and later on, to return to it. We should never expect that those responsible for the navigation of a ship, would employ complicated or erudite systems, if the ones in use fulfilled their needs.

There are historians who wrongly bestow on the ancient mariner’s hypothetical scientific skills, when these skills are totally unnecessary to successfully navigate in their areas.

---

<sup>5</sup> See, José Manuel Malhão Pereira, “The Evolution of Nautical Science and Its Contribution to Contact Among Peoples”, in José Manuel Malhão Pereira, Jin Guo Ping, *Navegações Chinesas do Século XV. Realidade e Ficção*, Lisboa, Academia de Marinha, 2006, p. 90.

These considerations are related to the fact that, when studying Portuguese nautical cartography, important historians of this area sustained that the nautical chart used by the Portuguese sailors in their Atlantic expeditions first and in the other oceans a little later, was constructed according to some type of projection.

However, António Barbosa, during the *First Congress of the History of Portuguese Expansion in the World* (1938) states: “It has been said and written that our cartographers and pilots of the fifteenth and sixteenth centuries replaced the cartographic system of medieval portulans with the projection of Marino de Tiro, or ‘flat rectangular chart’, which then took the form of a ‘square chart.’” He then accentuated and openly criticized Luciano Pereira da Silva: “We have already shown that this doctrine is totally false.” It should be noted that Fontoura da Costa (his *Marinharia dos Descobrimentos* is from 1932), had the same opinion as Luciano Pereira da Silva.<sup>6</sup>

António Barbosa also says: “All the navigation of the fifteenth century, from the first voyages of the pilots of Henry, the Navigator, gave two distinct patterns of navigational charts: the standard of dead-reckoning navigation and the standard of latitude navigation. We can call them the patterns of the time of discovery. From the foregoing, it is concluded that the sea charts of the fourteenth, fifteenth and sixteenth centuries, have their own characteristics, which do not exist in the other cartographic species.”

Currently, Alves Gaspar has dedicated much of his academic activity to deepening the geometry of the charts of the expansion period, throwing a new look on this important subject.

It is on the basis of these studies that the author, following Antonio Barbosa in the principles, uses methods of chart analysis, the results of which were compared with those of other contemporary charts.<sup>7</sup>

On this text, it will suffice to inform the reader that the study that the author presents to us is profound and innovative and attempts to correct many of the ideas that are frequently repeated about the Piri Reis map and other medieval nautical charts.

### **Doctor Rui Loureiro**

Rui Loureiro, who has an in-depth knowledge of the history of Portuguese expansion in the East, presents us with an extensive and dense study of the sources of Iberian origin in the geographical and cartographic works of Piri Reis.

---

<sup>6</sup> António Barbosa, “Novos subsídios para a história da ciência náutica portuguesa da época dos descobrimentos”, in *I Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo* (1ª secção- Descobrimentos), Lisboa, Ministério das Colónias, 1938, p. 109.

<sup>7</sup> Among many of his recent works, see (his PHD thesis), Joaquim Alves Gaspar, *From the Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude Chart of the Atlantic. Cartometric Analysis and Modeling*, Lisboa, Instituto Superior de Estatística e Gestão da Informação, Universidade Nova de Lisboa, 2010.

He considers, referring to the map of 1513, that “its surprising modernity is explained above all, by the use of sources of Iberian origin, resulting from almost a century of exploitation of the Atlantic on both of its banks.”

However, although less known (or less studied), the *Kitab-I Bahriye*,<sup>8</sup> ”which was prepared in the 1520s”, gathers precious geographical and cartographic information about the Mediterranean, and also about many other geographical areas. In the preface of the *Kitab-i Bahriye*, Piri Reis denotes to be especially well informed about the Portuguese explorations carried out along the coast of Africa and the eastern seas, after the voyages of Bartolomeu Dias and Vasco da Gama. Rui Loureiro, asks whether it will be possible to identify the Portuguese textual and cartographic sources, of Portuguese origin, that would have served Piri Reis in the elaboration of his works.

It is this identification of the sources that the author exposes, crossing the history of Portuguese navigations and maritime expansion, with the unexpectedly well-grounded descriptions of Piri Reis in his works. This cross-check with the information of the Ottoman admiral, is a powerful indication of the way information circulated through various agents, especially Italians, which leads us to think, of the difficulties that the Portuguese crown had, in pursuing the much studied and controversial *policy of secrecy*.

But the author, having at his disposal the relatively recent transcription of the preface of the *Kitab-I Bahriye* by Jean-Louis Bacqué-Grammont, has also studied it deeply.

In a passage from his extensive discussion of this versified introduction, which Piri Reis included on the edition of his book, that has been offered to Suleiman the Magnificent in 1526, Rui Loureiro, commenting on Piri Reis’s description of India Run (Portuguese *Carreira da India*), states that, : “Reading the description of the Turkish text, it will be possible, through the technical indications provided, to roughly delineate the route of the Portuguese navigations in a chart representing the Atlantic, Africa and India.” He further states that “Once again sources of unambiguous Portuguese origin have been used here.”

I consider very useful to follow this suggestion of Rui Loureiro, my teacher, so I am now studying a nautical interpretation of this part of the versified introduction.

### **Admiral Metin Ataç**

Admiral Metin Ataç, who after a brilliant naval career, considered that he could continue to be useful to his great nation, is the main responsible for all of us being here today, exchanging ideas about our common history.

His paper essentially summarizes the personal and institutional life of Piri Reis and his scientific work.

---

<sup>8</sup> Rui Loureiro is referring to the translation to the French of the “Preface”, by Jean-Louis Bacqué-Grammont, not yet published.



Initially he describes the discovery in 1929, of the fragment of Piri Reis map of 1513 made by the director of the then converted to Museum, Topakapi Palace.

Piri Reis states, in an annotation of his map, that Columbus is his main source for the design of the coasts and islands of the West.

The discovery was made public in Leiden, by German academic Paul Kahle.

This action was followed by the announcement of the 1528 fragment, and finally his *Kitab-I Bahriye*, which began to be compiled in 1481 and which was made public only 45 years later.

Our admiral also emphasizes the important role played by Kemal Reis, Piri Reis' uncle, in his naval military training and in the deepening of his nautical knowledge, since they carried out numerous operations together, during most of his life. Kemal Reis dies as a result of a storm in 1511, not having been, on this occasion, accompanied by Piri Reis.

A comprehensive summary of the historiography of Piri Reis's naval and scientific life is also made, and a vast bibliography is provided, which is an excellent reference for the future and also a testimony of the interest shown by historians in the outstanding personality of Piri Reis and his scientific legacy.

### **Professor Dejanirah Couto**

Professor Dejanirah Couto is a profound expert on Ottoman and Indian Ocean history, including the relations of the Portuguese with the Islamic powers of the Persian Gulf.

This work complements another published in 2011, where she explores the Ottoman documentation published by Gengiz Ornonlu<sup>9</sup>, and where again, the modernized transcriptions of the old documents by Jean Louis Backqué-Grammont were very useful.

The Professor presents a profound, extensive and very well documented text in which, crossing mainly Turkish and Portuguese sources, develops the theme of the tragic end of Piri Reis.

The main accusations to which Piri Reis was subjected, notably that of treason, have mainly been presented as a result of the events that followed the attempt to conquer Ormuz, since the fleet used for operations in the Indian Ocean had been abandoned in Basra, retiring only with three galleys, one of which was shipwrecked. Figure 5 (designed by me to comment on the sailing characteristics in the area of the Persian Gulf and Red Sea), shows the relative geographical positions of the referred places and also the recommended voyage from Basra to Suez, during the months of January to March.

Political intrigue at the level of the administrative domains of Suez, Basra, and also Portuguese ones in Ormuz and Muscat are also discussed. In analyzing these issues, the author shows us the intricate commercial structure, the interests at stake, which involved not only the Turks and the Portuguese, but also the other political entities in the area.

---

<sup>9</sup> The author refers, Gengiz Orhonlu, «Hint Kaptanlığı ve Piri Reis», *Belleten*, XXXIV/134 (1970), p.235-239.

I transcribe below, the interesting passage of her work, which is an elucidative document of the pragmatism with which lived the diverse commercial and political protagonists of the area. And also, the permanent conflict between those who work in the theater of operations and those who judge their actions at a long distance.

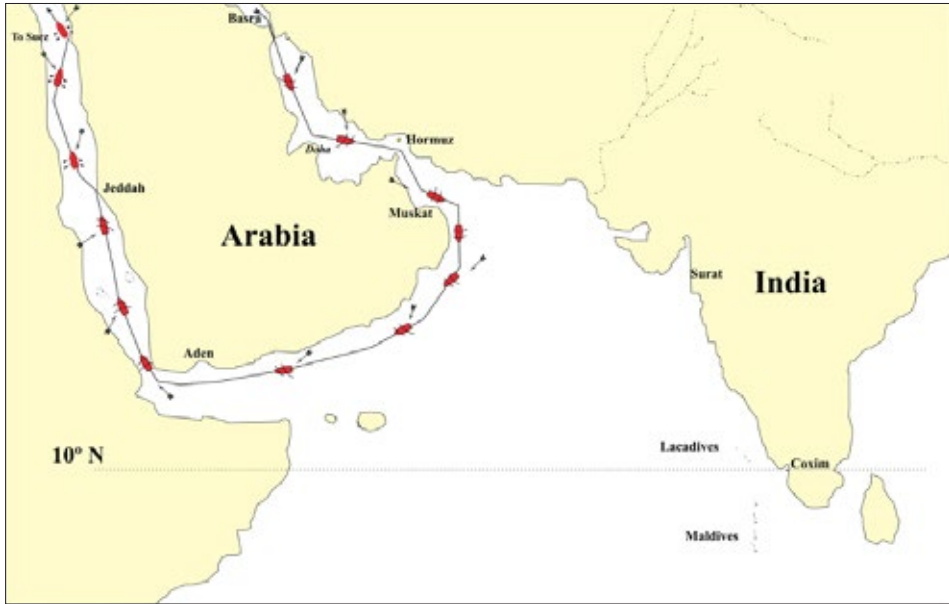


Fig. 5. The procedure to sail from the Persian Gulf to Suez, with galleys.

She comments that Piri Reis was accused of, during the siege of Ormuz, allow the plundering of the properties of the Muslim merchants who lived or frequented Ormuz. Dejanirah Couto says:

This unforgivable attitude, for those who were far from the theater of operations and unaware of the logistical difficulties with which Piri Reis had debated, would strongly compromise the Ottoman prestige of the Arab-Persian population and the commercial links between the two great Gulf cities built since 1546, with so many difficulties by the Portuguese, Ottomans and Persians, despite political-military disputes and religious differences.

Let me highlight, that this and other facts of the history of nations, were analyzed by politicians, normally comfortably installed and far away from the theater of operations.

Dejanirah Couto ends by asking, “Will this climate of local and regional conflict weigh heavily on the sultan’s decision to punish the eminent cartographer so harshly?”

I frankly think so.

## José Manuel Malhão Pereira

Let us finally see the work of this humble sailor.

In 2000, in Goa, and in an *Indo-Portuguese History Seminar*, I presented a paper in which I emphasized the need to know very well the physical conditions of the oceans and seas, when studying the maritime expansion<sup>10</sup>.

In that particular case, and as the world trade greatly expanded or became globalized after the Iberian voyages of the fifteenth and sixteenth centuries, the problem of the navigability of the Red Sea and its consequences were studied.

I must accentuate that I have always been interested in sailing, and from an early age I have become familiar with reading travel descriptions of long-distance voyages, and devouring articles from sailing magazines or books. And one of the sections of these journeys was the return from the Indian Ocean to Europe through the Red Sea.

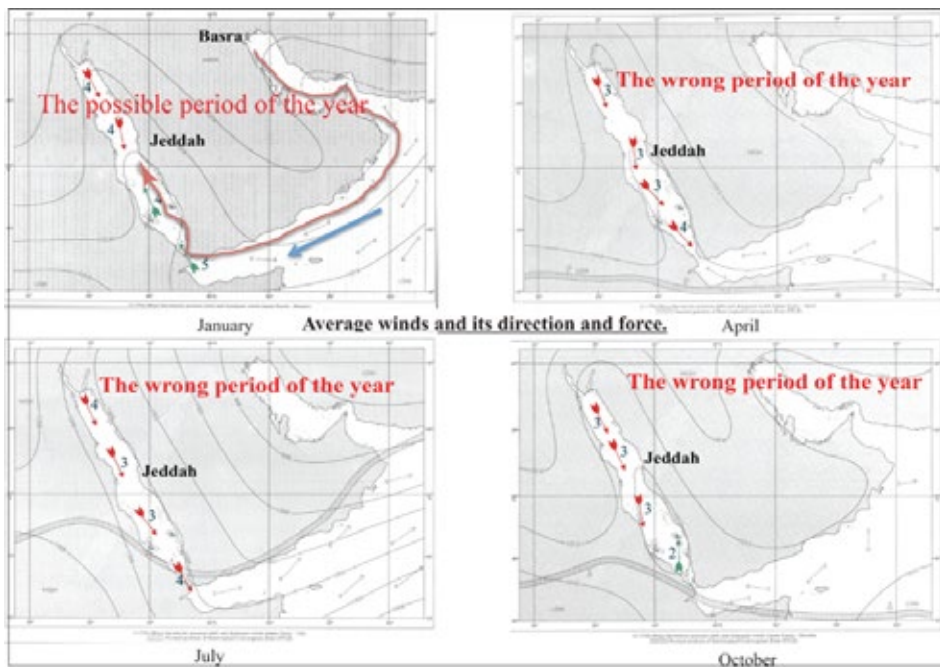


Fig. 6. Sailing conditions in the Red Sea and northern Indian Ocean. In José Manuel Malhão Pereira, *Chameaux, Navires et la Mer Rouge*, Aix-en-Provence, 2010.

<sup>10</sup> See José Manuel Malhão Pereira, “The Mighty Red Sea”, in *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 201, pp. 127-148. See also, José Manuel Malhão Pereira, “Chameaux, Navires et la Mer Rouge”, in *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, pp. 139-148.

All the authors spoke of the last 600 miles of the north half of this sea, where the wind was always against, and even with an auxiliary engine, sailing against it, was extremely painful.

One of my first trips to India, gave me the opportunity to present the above-mentioned work, which was published by our Academy.

In Aix-en-Provence, in another *Seminar of Indo-Portuguese History*, I presented a work with a similar subject, but adapted to the circumstance, and in Lisbon, at *Academia de Marinha*, during a Joint Conference with Academia de Marinha, Sociedade de Geografia de Lisboa and Embassy of Turkey I presented a similar paper<sup>11</sup>. The image, in fig. 6, illustrates the sailing conditions in the Red Sea and can help to understand the procedure suggested in fig. 5.

I will not dwell on more considerations related to this work. I only ask historians to pay attention to it, and to consider the conditions in which men and ships moved in ports, in commercial networks, in naval confrontations, and so on.

## Conclusions

As a researcher on the history of nautical and Portuguese expansion, and as a member of the Navy Academy and other related institutions, I intend to conclude this brief communication with some suggestions for the future.

One of them is related to the nautical science of the Indian Ocean and the Portuguese nautical science, originated in the Atlantic. I am specifically referring to the exchange of information between the navigators of the Indian Ocean and South East Asia, with Europeans, and the evolution of his methods and instruments for at least half a century.

And one of the testimonies is the *Muhit*, of Turkish Admiral Sidi Aly Reis, personality, closely linked to Admiral Piri Reis. I addressed this issue at the Istanbul meeting in 2012<sup>12</sup>. Our Society of Geography, during the 450<sup>th</sup> anniversary of Vasco da Gama's trip, had a wide participation in the treatment of this subject, producing several scientific works, such as that of Dr. Julio Gonçalves, Professor Willelm Tomaschek, member of the Austrian Academy of Sciences, Gabriel Ferrand, Luciano Pereira da Silva, etc. Fig. 6, shows the front cover of Tomaschek referred work and an example of a chart include on the same work.

---

<sup>11</sup> The Proceedings of this conference had not yet been published.

<sup>12</sup> See, José Manuel Malhão Pereira, "Te Mohit of Sidi Ali Çelebi and the Portuguese. Exchanges and Engagmnets on Geographical and Nautical Knowledge", in José Manuel Malhão Pereira, *Estudos de História da Náutica e das Navegações de Alto-Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2013.



Fig. 7. Wilhelm Tomaschek and Maximilian Bittner's work.

However, the document in question was only transcribed and partially translated, and an overall assessment of the document was not possible. This would be very useful for the history of the Indian Ocean and for nautical science.

If the *Kitab-I Bahriye* was transcribed and translated into Spanish and studied in Spain (we have here a copy of this study), why not transcribe the entire *Muhit* and translate it into English. Or why not to Spanish and studied in Portugal? I dare to suggest the most appropriate personality to do, both the transcription and the translation. I am referring to Professor Mehmet Necati Kutlu.

I believe that the history of Portuguese maritime expansion and the history of the Turkish continental and maritime expansions are closely linked.

In fact, during the 16<sup>th</sup> century, the Portuguese in the Indian Ocean only had, as European political and military opponents the Ottoman Empire, which was European, Mediterranean and Asian. Dutch, English and French, only arrived in the area by the beginning of the seventeenth century.

Moreover, the Ottomans were not only opponents but also allies. In fact, after the taking of Ormuz by the Persians in 1622, and before the ascending Persian influence in the region, the Turks of Bassorá and the Portuguese of Muscat were united, and the good relations then established, even led to, that in 14 of April of 1625 was inaugurated, in that Turkish city, a Catholic temple, the *Church of Our Lady of Remedies*. Only in 1717 this good relation cooled. The battle of Mattapan was the principle responsible for that fact.



Fig. 8. The participants of the meeting organized by the Indian Navy in 2003 in Delhi.

So, for more than two centuries, there has been a common history that has not yet been properly studied.

As said above, Portuguese and Indian cultural institutions have been conducting Seminars of Indo-Portuguese History for some decades, resulting in a vast collection of documents.

And the Indian Navy has cooperated, having even asked the Academia de Marinha, to cooperate in order to found a similar institution. Figure 7 documents the 2013 meeting in Delhi.

In these circumstances, I can only welcome the fact that this meeting had taken place. This was a very profitable event.

However, we must hasten to plan our next meeting, because the void left by its non-fulfillment, may be filled by our friends, who are jumping the *great wall*. And something similar to what this image shows, may happen.



Fig. 9. The delegates of the meeting in China, commemorating the 500<sup>th</sup> anniversary of the voyages of Zheng He.

I will conclude, by presenting the excellent text that justified the planned 2010 meeting in Lisbon, and which I intend to propose for publication attached to this communication.

It was authored by Professor Dejanirah Couto.

And I will not read the text, because otherwise Bye, Bye Galatha Zarai!

PROJECTO DE COLÓQUIO

Lisboa, Setembro 2010

Academia Portuguesa de Marinha  
Centro de História de Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa  
École Pratique des Hautes Études, Paris

« Uma história partilhada : Turcos e Portugueses no Mediterrâneo, no Mar Vermelho e no Oceano Índico »

A viagem de Vasco da Gama em 1497-1498 e a criação consecutiva do *Estado da Índia* em 1505 abriram aos Portugueses as portas da navegação e comércio no oceano Índico. Entre 1505 e 1517, as possessões portuguesas estenderam-se, com a conquista de Ormuz (1507 e 1515), de Goa (1510), e de Malaca (1511) do Índico Ocidental aos mares da China. Esta hegemonia marítima, aparentemente indiscutível durante cerca de duas décadas (a tentativa do sultão do Cairo, Kansâwh al-Ghûri, de os Portugueses em Diu soldou-se pela derrota da frota mameluca em 1509) veio no entanto a ser verdadeiramente disputada após 1517, com a conquista do Egipto pelos Otomanos. A instalação de uma administração turca no Mar Vermelho cedo encorajou a actividade dos corsários otomanos no Índico, criando grandes dificuldades a D.Manuel, para quem o blocos do Mar Vermelho era crucial no sentido de desviar o acesso das especiarias asiáticas para a Europa pela via do Cabo da Boa Esperança.

A interferência portuguesa, fortemente ressentida pelos sultanatos indianos, cedo os levou a pedir o auxílio do Sultão de Istanbul, protector da *'Umma*. Em 1526, o *kapudan Selman Re'is* apresentava ao então governador do Egipto, Ibrahim Pacha, um plano de expulsão dos Portugueses da Índia. O envio da grande expedição de Hadim Suleimão Pacha contra Diu em 1538 inscreve-se na sequência deste plano ; embora a confrontação directa não tivesse tido finalmente lugar, a influência política e militar dos Otomanos aumentou noutras regiões do Índico, nomeadamente no Golfo Pérsico, no Guzarate e junto de alguns sultanatos indianos. Embora os Portugueses tivessem afrontado navios turcos nas águas do Mediterrâneo oriental, sobretudo no âmbito da acção da Ordem de S.João dos Cavaleiros de Rodes, a preservação do Estado da Índia, a multiplicação dos episódios de confrontação no mar entre navios portugueses e turcos (e provavelmente a expedição de Hadim Suleimão Pacha), levou a Coroa Portuguesa a abrir negociações directas com a Sublime Porta ao menos desde 1540, e a propôr-lhe um paz separada, voltando as costas às alianças políticas europeias que a ligavam ao Imperador e aos príncipes cristãos em luta contra os Otomanos.

Consequência da conquista de Bagdad em 1536, a de Bassorah no Baixo Iraque em 1546 veio dar aos Turcos um acesso directo ao Oceano Índico pelo Golfo Pérsico. Ormuz, o principal ponto de apoio português e « chave » do domínio português em terras do Islão no Índico ocidental, viu-se isolado. Ao mesmo tempo, um outro famoso corsário ligado aos Otomanos, Hwaga Safar, veio cercar Diu. Para aliviar esta pressão, os Portugueses efectuaram uma incursão até às portas de Bassorah em 1551, provocando uma riposta otomana : a Sublime Porta enviou o grande almirante Piri Reis contra Ormuz. Entre 1551 e 1560, anos cruciais para impôr as respectivas hegemonias, Turcos e Portugueses afrontaram-se em grandes batalhas navais no Índico, como a do Cabo Musandan entre Seydi Ali Re'is e D.Fernando de Noronha em 1554.

Mas este grande encontro, sem vitória clara para ambas as partes, não pode fazer esquecer a actividade dos corsários turcos como Sefer Reis, ao longo da costa oriental africana nos anos de 1560 com perigo evidente para a Carreira da Índia. A expedição de Ali Beg contra Mascate em 1581 e a presença de navios e tripulações turcas no Guzarate (Surat) na segunda metade do século XVI, revelam que a rivalidade não se tinha totalmente dissipado nos finais do século. A ameaça Otomana justificava ainda, em 1588/89, grandes investimentos em Mascate, onde foi edificado um gigantesco dispositivo de defesa, destinado a servir de posto avançado contra as incursões marítimas dos Turcos e a proteger Ormuz.

O presente colóquio propõe-se assim, graças à contribuição de destacados especialistas em história marítima otomana e em história marítima portuguesa, examinar e aprofundar questões que o contexto aqui apresentado suscita. Pretende-se pois, a par da apresentação do « Estado da questão », responder na medida do possível a um vasto conjunto de interrogações, de que, atendendo aos fundos arquivísticos explorados, destacamos as seguintes :

- \* Estratégias da Porta otomana no século XVI em relação ao Oceano Índico : iniciativas de Estado, e/ou iniciativas privadas ?
- \* Relações diplomáticas, confrontações políticas e rivalidades económicas luso-otomanas no Índico : da conflictualidade à colaboração ?
- \* Construção naval, recrutamentos, cartografias e técnicas de navegação : paralelos, diferenças e interações.
- \* Guerra no mar : sistemas e redes de informação, técnicas de combate e transferências de tecnologia.

## O MAR DO SUL DA CHINA UM DESAFIO À CNUDM

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Manuel Silva Carreira, em 26 de Fevereiro

A Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que metaforicamente se pode designar por “constituição dos oceanos”, foi o resultado de um grande debate estratégico entre as potências marítimas ciosas da sua liberdade de navegação que lhes garante a prosperidade através do comércio marítimo e a liberdade de acção que lhes permite a projecção do poder; e os Estados ribeirinhos ou costeiros que sempre pretendem alargar a sua soberania sobre o mar a fim de garantirem, na máxima extensão possível, o exclusivo na apropriação dos recursos naturais da coluna de água e dos fundos do marinhos contíguos.

Esta Convenção, cujos trabalhos decorreram entre 1973 e 1982 e que terminaram com a sua assinatura, em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de Dezembro de 1982, entrou em vigor em 1994.

E, mais uma vez, a regra da liberdade de navegação foi preservada, à semelhança do que já acontecia com as Convenções de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar<sup>1</sup> (artigo 2.º) e sobre a Plataforma Continental<sup>2</sup> (artigo 3.º), agora no artigo 87.º, onde estão consagradas as chamadas liberdades do Alto Mar, mas do equilíbrio global conseguido através dos particulares regimes das zonas marítimas resulta não uma liberdade de navegação abstracta, mas antes concretizada na forma menos absoluta de sempre, condicionada em grande parte pela massiva dimensão da navegação marítima e pela vasta extensão das áreas de exploração dos recursos naturais no mar<sup>3</sup>.

Olhando mais de perto para algumas das disposições da CNUDM, liberdade de navegação significa que todos os Estados têm o direito de fazer navegar no alto mar navios que arvoem a sua bandeira e submetidos em exclusivo à sua jurisdição (artigos 90.º e 92.º), ainda que sujeitos a certas restrições na Zona Económica Exclusiva (ZEE) de outros Estados (artigos 58.º, 87.º, 90.º e 92.º).

Na ZEE, os Estados costeiros têm o direito exclusivo de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos qualquer que seja a sua natureza e, no exercício das suas jurisdições, podem impor certas restrições relativamente à protecção dos seus direitos que são de natureza económica<sup>4</sup> (artigos 56.º, 58.º e 88.º a 115.º).

---

<sup>1</sup> Entrou em vigor em 1962.

<sup>2</sup> Entrou em vigor em 1964.

<sup>3</sup> D.P. O’Connel, “The International Law of The Sea”, Vol. II, Clarendon Press, Oxford, p. 796 – 797.

<sup>4</sup> Thomas A. Clingan, Jr, “Freedom of Navigation in a Post-UNCLOS III Environment”, Ed. Law and Contemporary Problems, Spring 1983, p.113.



Contudo as restrições relativas às ZEE não devem ser entendidas como restrições de direitos, mas, tão só, quanto à forma como esses direitos podem ser exercidos<sup>5</sup>, questão que assume uma importância fundamental uma vez que a área total de todas as ZEE, é quase um terço da área total de todos oceanos.<sup>6</sup>

No que respeita à colocação e utilização de ilhas artificiais na ZEE, este é um direito exclusivo do Estado costeiro, assim como o de autorizar e regulamentar a construção de ilhas artificiais, sobre as quais tem jurisdição exclusiva (artigos 56.º, n.º1, alínea b), subalínea i); e 60.º, n.º1, alínea a) e n.º 2).

O Estado costeiro pode criar em torno das ilhas artificiais zonas de segurança, mas que não poderão exceder uma distância de 500 metros; e tanto as ilhas artificiais, como as zonas de segurança não podem ser estabelecidas se interferirem na utilização das rotas marítimas reconhecidas essenciais para a navegação internacional (artigo 60.º, números 4 e 5).

As ilhas artificiais não têm o estatuto de ilhas<sup>7</sup>, não tendo, por isso, mar territorial próprio e a sua presença não afecta a delimitação do mar territorial, da zona económica exclusiva, ou da plataforma continental (artigo 60.º, n.º 8).

Por fim, as ilhas artificiais não devem ser militarizadas, enquanto expressão do princípio do uso do mar para fins pacíficos que enforma toda a CNUDM.

Actualmente, as rotas de navegação e o comércio marítimo constituem-se como a “espinha dorsal da globalização” que não pode ter sucesso sem a liberdade de navegação a qual não só promove o comércio como também os valores e interesses comuns a prosperidade e a paz<sup>8</sup>.

Contudo, no Mar do Sul da China, a CNUD está a ser posta em causa pela China ao violar os direitos de outros Estados garantidos por esta Convenção, designadamente ao atentar de forma grave contra a liberdade de navegação estabelecida na ordem jurídica internacional, constituindo-se assim como uma ameaça à paz e à prosperidade mundial.

Com efeito, a China, baseada em supostos direitos históricos, reivindica jurisdição sobre cerca de 90% do Mar do Sul da China, o qual abrange cerca de 3,5 milhões de milhas quadradas, delimitando a área pretendida pela designada “linha dos nove traços” (“*nine-dash line*”) que surgiu pela primeira vez em mapas chineses em 1947, e não clarificando em concreto as suas pretensões.<sup>9</sup>

Para dar uma ideia da importância desta região basta referir que pelo Estreito de Malaca passa quatro vezes mais petróleo que pelo Suez.

Pelo mar do Sul da China passa 30% do comércio marítimo mundial, que corresponde a mais de 5 triliões de *dollars* americanos por ano. Possui um décimo das reservas mundiais de peixe e abundantes depósitos de petróleo e gás natural.<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Thomas A. Clingan, Jr, *op. cit.* p. 114.

<sup>6</sup> Miguel Beça Pacheco, “Medidas da Terra e do Mar”, Instituto Hidrográfico, Lisboa, 2013, p. 5 e 45.

<sup>7</sup> CNUDM, artigo 121.º (Regime das ilhas).

<sup>8</sup> Como já referia o Tratado de Aliança entre Portugal e Inglaterra, assinado em Windsor, em 9 de Maio de 1386.

<sup>9</sup> Hannah Beech, “Welcome to the South China Sea”, TIME June 6, 2016, p. 20-29.

<sup>10</sup> Hannah Beech, idem, e Admiral James Stavridis, “Geopolitics: Trump’s top priority must be a strong China Strategy”, TIME December 26, 2016 / JAN 2, 2017, p.22.

A China, desde 2014, já construiu sete ilhas artificiais, em recifes e baixios nas Ilhas Spratley (u.g. Fiery Cross Reef, Subi Reef, Mischief Reef, Second Thomas Shoal) algumas das quais na ZEE de outros Estados como as Filipinas, o que já foi designado por “uma grande muralha de areia”<sup>11</sup>, e impede o acesso à pesca aos pescadores dos outros Estados da região, usando navios de guerra e meios paramilitares, ao mesmo tempo que permite aos pescadores chineses a depredação dos recursos vivos.

Em Fevereiro de 2016, colocou radares e mísseis terra-ar nas Ilhas Paracel, que são reclamadas pelo Vietname.

Este comportamento da China vem colidir com os interesses de outros Estados da região que também têm reivindicações sobre o arquipélago das Spratley, tais como Taiwan, Malásia, Vietname e Burnéo, para além das já referidas Filipinas<sup>12</sup>.

Os Estados Unidos da América reforçaram a sua presença naval na região, agindo de modo a reafirmar o princípio da liberdade de navegação o que veio aumentar o risco de confrontação e transformar o mar do Sul da China no “assunto” da geopolítica global<sup>13</sup>. A China mostra irritação contra os Estados Unidos por os navios de guerra americanos navegarem dentro das doze milhas das ilhas artificiais por si construídas e ocupadas e, por sobrevoarem esses espaços em nome da liberdade de navegação. Alega, a China, que tais acções são altamente provocatórias e potencialmente perigosas<sup>14</sup>.

A China acusou mesmo os Estados Unidos da América de violarem a sua soberania quando, em 2 de Outubro de 2018, na sequência do incidente em que o *destroyer* americano USS DECATUR a navegar dentro das doze milhas de ilhas artificiais, nas ilhas Spratley, teve de alterar o rumo para não ser abalroado pela fragata chinesa LUYANG, propositadamente a rumo de colisão, passando os navios a poucas jardas um do outro<sup>15</sup>.

Entretanto, em 2013, as Filipinas submeteram ao Tribunal Permanente de Arbitragem na Haia<sup>16</sup> quinze diferendos com a República Popular da China relativos ao Mar do Sul da China.

A decisão por unanimidade, do Tribunal, é de 12 de Julho de 2016 e, muito sucintamente, vai no seguinte sentido:

- Não havia base legal para a China reclamar direitos históricos sobre os recursos dentro da área delimitada pela “linha dos nove traços” (“nine-dash line”). E que mesmo que tivessem existido tinham sido extintos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

<sup>11</sup> Pelo Almirante HARRY HARRIS JR, comandante naval americano do Pacífico (US Pacific Command).

<sup>12</sup> Ben Blanchard/Michael Perry, “China Rebuffs Philipines President South China Sea Rebuke”, Reuters, August 16, 2018, 06:59 AM GMM. Ac. 1707533AGO18.

<sup>13</sup> Hannah Beech, *ibidem*.

<sup>14</sup> Ben Blanchard/Michael Perry, “China Rebuffs Philipines President South China Sea Rebuke”, Reuters, August 16, 2018, 06:59 AM GMM. Ac. 1707533AGO18.

<sup>15</sup> “Chinese, U.S. ships narrowly avoid clash”, TIME October 15, 2018, p. 8. Jornal I, online 03OUT2018, ac.031500OUT18, “Tensão China-EUA aumenta com incidentes entre dois navios”.

<sup>16</sup> Criado em 1899 pela Convenção da Haia para a Resolução Pacífica de Disputas Internacionais. Tribunal arbitral a que se referem a alínea c), do n.º 1, do artigo 287.º e anexo VII todos da CNUDM.

- Vários rochedos e recifes em disputa no Mar do Sul da China não satisfaziam os requisitos da Convenção para que a China pudesse reclamar ZEE ou Plataforma Continental à sua volta; daí resultando que a China actuou ilegalmente face às Filipinas violando as suas zonas marítimas e agravando a disputa. E, também, certos baixios e afloramentos reivindicados pela China não eram susceptíveis de criar zonas marítimas, *v.g.* mar territorial.

- Os navios de fiscalização chineses interferiram ilegalmente com os direitos de exploração dos recursos vivos e não vivos de outros Estados e ilegalmente criaram riscos de colisão quando fisicamente obstruíram a navegação de navios.

- A construção pela China de uma grande ilha artificial no atol de Mischief Reef, com aeródromo militar, cais de atracação e campos desportivos, foi considerada ilegal pelo Tribunal por estar na ZEE das Filipinas. A construção destas ilhas e de outras construções também nas Ilhas Spratley causaram danos irreparáveis aos recifes de coral e violaram o dever da China de proteger os ambientes marinhos frágeis, assim como as autoridades chinesas agiram ilegalmente quando tendo conhecimento das práticas dos pescadores chineses que colocaram em risco certas espécies e danificaram severamente os recifes de coral, não cumpriram a sua obrigação de parar estas práticas.

- As acções da China na pendência da arbitragem agravou a disputa entre as partes, designadamente com a construção de uma grande ilha artificial nas Ilhas Spratley (Fiery Cross Reef, 275 ha), na ZEE da Filipinas, causando danos irreparáveis ao ambiente marinho.

- A decisão do Tribunal deve ser acatada pelas partes na controvérsia (Artigo 11.º, do Anexo VII, da CNUDM).

Contudo, a China não acatou a decisão do Tribunal, ao qual chamou “uma farsa política”<sup>17</sup> alegando que a arbitragem era injusta e preconceituosa a favor do ocidente, e declarou que pretende resolver as disputas relevantes através de consultas e negociações bilaterais,<sup>18</sup> parecendo estar a desenvolver uma espécie de Doutrina de Monroe para o mar do Sul da China.

Em 23 de Julho de 2018, o Presidente RODRIGO DUTERTE, das Filipinas, no seu discurso sobre o “Estado da Nação” ao Parlamento de Manila, disse que a China não tem o direito de afastar os navios e aviões estrangeiros que passam junto às ilhas artificiais nas águas em disputa com a Filipinas e esperava que a China moderasse o seu comportamento e deixasse de restringir a liberdade de navegação.

Em resposta, a China<sup>19</sup> alegou que as Ilhas Spratley eram território chinês e que a China respeita a liberdade de navegação e de sobrevoo a todos os países nos termos da lei internacional, mas que tem o direito de tomar as medidas necessárias em resposta contra os navios e aeronaves estrangeiros que deliberadamente se aproximam dessas ilhas ou que fazem incursões ou acções provocatórias nas águas e no espaço aéreo das suas ilhas mais relevantes, pondo em risco a segurança do pessoal chinês aí estacionado.

---

<sup>17</sup> Ian Bremmer, “LAW – The meaning of China’s defeat in the South China Sea”, *Time*, July 25, 2016, p. 12.

<sup>18</sup> Alexander Macload, “China-Vietnam agreement signals regional shift in the South China Sea”, September 21, 2016, in *globalriskinsight.com*, ac. 281625Dec2017.

<sup>19</sup> Através de um comunicado do Ministério dos Negócios Estrangeiros da China à agência noticiosa Reuters.

Este parece ser o argumento da China para justificar a sua prática habitual de afastar, recorrendo a avisos e coerção física, os navios mercantes e de pesca de outros países que se aproximam das ilhas artificiais que construiu e ocupa.

O Presidente DUTERTE tem uma política de aproximação à China para obter desta vultuosos empréstimos, criticando os Estados Unidos da América por não terem bloqueado logo de início a construção de ilhas artificiais pela China, nas zonas marítimas sob jurisdição das Filipinas<sup>20</sup>.

O facto é que a China e as Filipinas celebraram, 21 de Novembro de 2018, um tratado para exploração do gás e de outros recursos do fundo do Mar do sul da China.

Isto levou, já em 2019, a oposição filipina a acusar o Presidente DUTERTE de ceder à China territórios filipinos no Mar Ocidental das Filipinas<sup>21</sup>.

Também o acordo, celebrado em Setembro de 2016, com o Vietname para gerir as disputas territoriais no mar do Sul da China e salvaguardar a estabilidade regional, a troco da construção de infraestruturas no Vietname, dão uma ideia de como a China pretende avançar.

Já em Janeiro de 2015 duas empresas chinesas estiveram envolvidas num resgate de muitos milhões de dollars americanos do fundo de investimento da Malásia (1 Malaysian Development Berhad – 1MDB).

Na Indonésia, os investimentos chineses cresceram cinco vezes entre 2015 e 2016, tornando-se no maior investidor e fornecedor de infra-estruturas neste país, ultrapassando os Estados Unidos.

A China está assim a usar o seu poder político-monetário para ganhar influência regional.

Os Estados Unidos da América enfraqueceram a sua posição no Pacífico ao não ratificaram o tratado da “Trans-Pacific Partnership” (TPP), projecto americano para o Pacífico, que excluía a China e que teria constituído a maior zona de comércio livre da história<sup>22</sup>.

A China sai assim reforçada com o seu projecto “One Belt, one Road”, que a partir de 2017 passou a designar por “Belt and Road Initiative”, estando a ganhar a batalha dos “*hearts and minds*”, apesar da “Belt and Road Initiative” consistir em enviar companhias para desenvolver infra-estruturas importantes nos países da região, com a contrapartida destes darem acessos privilegiados à China que, assim, estende a sua influência regional e global.

A “Belt and Road Initiative” à qual foi dada dignidade constitucional, em 24 de Outubro de 2017<sup>23</sup>, consiste num ambicioso projecto de uma rede de autoestradas, caminhos de ferro, portos e *pipe-lines*, ligando a Ásia através do Médio Oriente até à Europa e à África subsariana. São cerca de 900 projectos no valor de \$900 biliões de dollars americanos, como revela o China Development Bank<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Ben Blanchard/Michael Perry, “China Rebuffs Philippines President South China Sea Rebuke”, Reuters, August 16, 2018, 06:59 AM GMM. Ac. 1707533AGO18.

<sup>21</sup> Maria Ressa, “Facebook Let My Government Target Me”, TIME January 28, 2019, p. 31.

<sup>22</sup> James Stavridis, “The world grows wary of the White House”, TIME September 24, 2018, p.16.

<sup>23</sup> Charlie Campbell, “Xi declares China will be as dominant as he now is”, TIME, November 6, 2017, p. 5-6.

<sup>24</sup> Charlie Campbell/Khorgos, “The New Silk Road”, TIME November 13, 2017, p. 23-28.

Este projecto pretende envolver 65 países, cobrindo 70% da população do planeta,  $\frac{3}{4}$  dos recursos energéticos mundiais,  $\frac{1}{4}$  dos bens e serviços e 28% do PIB mundial, no valor de, aproximadamente, \$21 trilhões de dollars americanos.

Em África está previsto um investimento de \$480 milhões de dollars americanos para construção de um porto de águas profundas em Lamu, no Quénia<sup>25</sup>.

Nesta linha, em Dezembro de 2017, o Sri Lanka cedeu por 99 anos à China, a troco de financiamentos, o porto de águas profundas de Hambantota, que vai ser gerido em conjunto pela Sri Lanka Port Authority e pela China Merchants Port Holdings, com uma isenção de impostos por 32 anos às companhias chinesas<sup>26</sup>.

O Sri Lanka deve à China 8 mil milhões de dollars americanos que pediu para desenvolvimento de infra-estruturas, incluindo o porto.

Países da região, como a Índia<sup>27</sup>, e também os Estados Unidos estão preocupados por a China poder contar com este porto que lhe dará uma vantagem militar naval no Oceano Índico.

Exercícios navais conjuntos entre a Rússia e a China que ocorrem periodicamente, como por exemplo o “JOINT SEA 2017”<sup>28</sup>, representam um apoio de Moscovo a Pequim contra o Tribunal da Haia, mas é também um reflexo da solidariedade anti-americana.<sup>29</sup>

A boa notícia é que a China e a Rússia são parceiros incompatíveis que competem mais do que cooperam, sempre tiveram um relacionamento difícil desde os primórdios da fundação da República Popular da China e, actualmente, a China investe fortemente nas antigas repúblicas soviéticas do Kazaquistão, Uzebequistão e Turquemenistão através da sua “Belt and Road Initiative” e a Rússia não tem capacidade económica para competir<sup>30</sup>.

Entretanto a China que tem operacional o seu primeiro porta-aviões de origem soviética, o LIAONING, já tem em provas de mar um segundo, nuclear, lançado à água em 2017<sup>31</sup>, de concepção exclusivamente nacional e, também, em 2017, lançou à água o maior navio de dragagem jamais construído.

Este é o ano em que a China avançou rapidamente com a militarização das ilhas que construiu no Mar do Sul da China, estabeleceu um centro de busca e salvamento marítimo

---

<sup>25</sup> Idem.

<sup>26</sup> Charlie Campbel/Khorgos, “The New Silk Road”, TIME November 13, 2017, p. 23-28.

<sup>27</sup> Idem, p- 27.

<sup>28</sup> Sputnik Brasil, ac. 17FEV2019.

<sup>29</sup> Em Setembro de 2018, a Rússia e a China realizaram na Sibéria Oriental o exercício VOSTOK 2018, de periodicidade quadrianual, e para o qual também foram convidados a Turquia e a Mongólia, apesar da maioria dos meios serem russos. Participam no exercício cerca de 300 000 soldados, 1000 aviões e 36 000 carros de combate, dos quais apenas 3 200 soldados e 36 000 carros de combate são chineses.

<sup>30</sup> Ian Bremmer, “China may meet Russia for war games, but that doesn’t make them allies”, TIME September 24, 2018, p. 19.

<sup>31</sup> Prevê-se que fique operacional em 2020.

na Ilhas Spratley e criou a primeira grande base militar chinesa no estrangeiro no Djibouti<sup>32</sup>.

Em Janeiro de 2019, os Estados Unidos da América e o Reino Unido realizaram o primeiro exercício conjunto no Mar do Sul da China<sup>33</sup>, o que parece ser uma tentativa de resposta das potências marítimas em defesa da liberdade de navegação e de afirmação contra a postura da China na região.

Voltando ao plano económico, em 30 de Dezembro de 2018 entrou em vigor o *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership*, também designado por TPP-11, com a adesão de onze países entre os quais a Austrália, México, Singapura, Nova Zelândia, Canadá e Japão, cujo primeiro ministro SHINZO ABE foi grande dinamizador deste processo, que visou colmatar a retirada dos Estados Unidos da América do projecto inicial da TPP.

O Chile, Malásia, Vietname, Burnéu e Peru vão igualmente aderir a este acordo que cobre 14% do PIB mundial e abrange 500 milhões de pessoas, mas que fica muito aquém do TPP inicial, pois com os Estado Unidos da América chegaria a 40% do PIB mundial.

O problema, é que os *media* chineses reportaram em Outubro de 2018, que a China está a desenvolver contactos exploratórios para aderir ao TPP-11, que se está a tornar para esta muito atractivo pois iria ocupar a posição dos Estados Unidos da América reforçando a sua posição de segunda maior economia do mundo e, ainda, pelas adesões que se perspectivam da Colômbia, Tailândia e Coreia do Sul<sup>34</sup>.

A China é actualmente o mais importante parceiro económico na região do Pacífico gastando milhões de dollars americanos em investimento, auxílio, trocas e turismo na Micronésia e região circundante.

Em 2017, as trocas de bens entre a China e os países membros do Forum das Ilhas do Pacífico atingiu os 8,2 mil milhões de dollars americanos contra 1,6 mil milhões de de dollars americanos gastos pelos Estados Unidos da América, ao mesmo tempo que os empréstimos da China a países das ilhas do Pacífico, em condições especiais também cresceram enormemente<sup>35</sup>.

É um bom exemplo o que aconteceu recentemente com a ilha de Palau, onde a China investiu massivamente obrigando-a a quebrar os laços com Taiwan e, isto, apesar dos Estados

<sup>32</sup> Charlie Cappel, “Xi declares China will be as dominant as he now is”, TIME, November 6, 2017, p. 5-6. Cf. Phillip G. Sawyer, “Quick Talk” (to Felix Solomon), TIME February 26, 2018, p. 16: Em Fevereiro de 2018, o Vice-Almirante da Marinha Americana PHILIP G. SAWYER, comandante da 7.ª Esquadra Americana com base no Japão, referiu que o Presidente da China, XI JINPING, afirmou que não iria militarizar o Mar do Sul da China, mas na realidade o que se observa são construções e posturas que vão no sentido dessa militarização. Acrescentou que, contudo, não considera plausível um cenário de conflito nuclear no futuro por causa desta questão.

<sup>33</sup> Sophia Yan, “The Telegraph”, Wen, 16JAN 1245, 2019, ac. 171930JAN2019.

<sup>34</sup> Ian Bremmer, “Trans-Pacific trade deal survives but the US and China matter more”. TIME November 19, 2018, p.11.

<sup>35</sup> Farah Master, “O que acontece quando uma ilha do Pacífico enfurece a China”, Público, 2.ª f, 12OUT2018, p. 20-21.

Unidos da América serem os reponsáveis pela defesa de Palau e de lhe atribuírem em média 200 milhões de dollars americanos por ano<sup>36</sup>.

Como nota final resta pôr em evidência que a mera existência da liberdade de navegação faz dos oceanos a ligação que permite o desenvolvimento de relações económicas e culturais num mundo globalizado, promovendo a prosperidade e a paz, e a difusão do ideal democrático nas relações internacionais.

A liberdade de navegação é hoje um princípio bem sedimentado quer nas relações internacionais, quer no direito do mar, contudo é permanentemente posto em causa pelos egoísmos e pelas políticas de poder.

A China, não só está a pôr em causa a liberdade de navegação no Mar do Sul da China como também, ao violar de forma ostensiva a CNUD, está a contribuir para o desmantelamento da ordem mundial tal como a conhecemos desde o pós II Guerra Mundial, cujo elemento central é a Organização das Nações Unidas e da qual a CNUD é um pilar fundamental, pois é a convenção internacional de maior alcance global e de natureza constitutiva dessa mesma ordem mundial.

Percebe-se que a China pretende afirmar-se como potência global e disputar aos EUA o lugar de primeira potência mundial. Um dos seus instrumentos de afirmação é a “Belt and Road Initiative”, a Rota da Seda do século XXI, que o Presidente XI JINPING apresentou em Pequim, em 2017, aos chefes de Estado e de Governo de 130 países e 70 organizações internacionais<sup>37</sup>.

Sob a retórica da criação de uma zona de livre comércio, da defesa do mundo multipolar, do comércio livre, da paz, da globalização e do ambiente, designadamente do Acordo de Paris, a China vai erodindo o multilateralismo e as grandes convenções internacionais que o garantem, tais como a CNUD, pois só no quadro do multilateralismo a força do direito se pode opor com sucesso ao direito da força.

Na prática, a China através de acordos bilaterais, fundados em investimentos massivos e empréstimos de elevados montantes financeiros que colocam a outra parte em forte dependência, desequilibra a relação a seu favor de modo a permitir-lhe actuar como já Tucídides descrevia no famoso debate dos Atenenses com os Melios, os fortes fazem o que querem e os fracos o que devem, porque isso da justiça é uma questão que só se coloca entre poderes iguais<sup>38</sup>.

Este é um imenso desafio à comunidade internacional. Pôr em causa a liberdade de navegação compromete a estabilidade global assim como a construção de uma nova ordem mundial na qual prevaleça a democracia e a justiça.

Só o reforço do multilateralismo e das instituições internacionais de âmbito global, aliado à vontade das potências marítimas cooperarem da defesa da CNUDM e da sua efectiva aplicação pode responder com sucesso a tal desafio.

---

<sup>36</sup> Idem.

<sup>37</sup> Ana Paula Laborinho, “No país do senhor Trump”, *Jornal de Notícias*, 18NOV2018, p. 4.

<sup>38</sup> Thucydides, “The History of the Peloponnesian War”, Oxford University Press, 10.<sup>a</sup> Ed. p. 267.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O CENTRO DE INVESTIGAÇÃO  
PROFESSOR DOUTOR JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

**“PÁGINAS DA MARINHA PORTUGUESA /  
PATRIMÓNIO CULTURAL”**

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 12 de Março

Senhores Académicos, Senhores Convidados.

A todos cumprimento, mas muito especialmente dirijo uma saudação ao Senhor Professor Martinho Vicente Rodrigues, mui ilustre director do Centro de Investigação Professor Joaquim Veríssimo Serrão, com quem assinámos em 09 de novembro de 2017 um protocolo de cooperação. Fizemo-lo pelo estatuto de prestígio que o Centro, apesar de jovem, já soube granjear, pelo trabalho que tem produzido, e ainda como homenagem ao Professor Veríssimo Serrão, nosso membro desde 1984, e que hoje encima a lista dos membros honorário a que ascendeu em 2010.

O nosso primeiro encontro realizou-se em Santarém, numa magnífica sala dos Paços do Concelho. Hoje realiza-se a segunda sessão na Academia de Marinha. Como tema com interesse comum para ambas as partes foi escolhido – Páginas da Marinha Portuguesa / Património Cultural.

O tema, proposto pelo Centro de Investigação e prontamente por nós acolhido, não podia ser mais feliz. De facto, dada a dimensão cultural que o Mar tem para os portugueses, e como instituição plurissecular que é, a Marinha Portuguesa agrupa um importante conjunto de bens que se inserem nesta descrição de património cultural, fazendo parte da identidade única da Marinha enquanto instituição, e parte da identidade colectiva de todos os portugueses.

Desde cedo a Marinha teve a preocupação de reunir, proteger, fomentar e divulgar o seu património e a cultura marítima, remontando ao século XIX a fundação do Museu (1863), da Biblioteca Central (1835) e do Arquivo Histórico de Marinha (1843), órgãos que ainda hoje cumprem brilhantemente a missão de salvaguarda e divulgação do património e da cultura marítima portuguesa.

Essa preocupação continua bem presente na sua actuação, sendo exemplos disso a recuperação e musealização da Fragata D. Fernando II e Glória, no virar do milénio; ou mais recentemente a recuperação da Capela de S. Roque, nas Instalações Centrais de Marinha, no Terreiro do Paço, e toda a beneficiação que o complexo das suas Instalações Centrais tem vindo a sofrer nos últimos anos.



Mas talvez, a vertente do património cultural que mais importância tem na Marinha e para a Marinha seja o seu património imaterial, a chamada cultura naval instilada em todos os jovens que atravessam os portões da Escola Naval e da Escola de Fuzileiros, disseminada nas Sessões Culturais da Academia de Marinha, nos trabalhos coordenados pela sua Comissão Cultural, ou nas actuações da Banda da Armada e que, no seu conjunto, traduzem a relação privilegiada que existe com a tradição marítima dos portugueses, com o mar, e com 7 séculos de serviço a Portugal.

Para abordar esta temática, cada uma das instituições convidou um dos seus académicos. O Centro de Investigação convidou o Professor José Manuel Garcia que abordará o tema “Em torno da génese do projeto da grande viagem de Fernão de Magalhães” e a Academia faz-se representar pelo Professor Victor Serrão que abordará o tema “Contributos para a Ico-nografia Naval Portuguesa - os discursos de um quadro quinhentista em Lagos”.

O curioso é que poderia ser ao contrário, já que ambos são membros das nossas duas instituições, por quem temos o maior respeito e consideração. Mas foi assim.

E os temas escolhidos pelos nossos oradores são bem a demonstração das várias dimen-sões que pode assumir o património cultural nacional, móvel, imóvel e imaterial, este último abarcando todas as nossas glórias passadas.

É tempo de dar a palavra aos nossos oradores.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O CIJVS

**EM TORNO DA GÉNESE DO PROJETO DA  
GRANDE VIAGEM DE FERNÃO DE MAGALHÃES**

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Manuel Garcia\*, em 12 de Março

Uma das questões fundamentais na história de Fernão de Magalhães que importa apurar e esclarecer o melhor possível consiste na compreensão das motivações e circunstâncias que o levaram a conceber a realização que o imortalizou. É sobre tal temática que iremos aqui apresentar e precisar perspetivas alicerçadas na interpretação das fontes disponíveis.

O entendimento da génese do projeto da grande viagem que Magalhães realizou entre 1519 e 1521 é crucial para perceber porque é que se tornou um dos mais notáveis descobridores de todos os tempos, pois se não o tivesse levado a cabo não seria lembrado.

Foi talvez a 2 de março de 1518<sup>1</sup> que Magalhães se apresentou em Valladolid perante Carlos I rei de Castela e futuro imperador Carlos V propondo-se realizar uma viagem às Molucas rumando a ocidente e assim a provar que tais ilhas, ricas em cravinho, lhe pertenciam. Para alcançar um despacho favorável à materialização desse tão ambicioso como audacioso ele levava consigo um planisfério feito por Pedro Reinel, uma carta do seu amigo Francisco Serrão e a fama de uma larga experiência de navegação asiática. Foi assim que ele conseguiu convencer o monarca da validade das suas intenções pelo que recebeu uma armada de cinco navios que a 20 de setembro de 1519 se fez ao mar com 237 homens, permitindo-lhe efetuar aquela que foi a mais admirável e arrojada viagem marítima da História.

De uma forma bem expressiva João de Barros contou como Carlos I apoiou Magalhães.

El-rei de Castela, como estava namorado das cartas e pomas de marear que Fernão de Magalhães lhe tinha mostrado, e principalmente da carta que Francisco Serrão escreveu a ele, Fernão de Magalhães, de Maluco, em que ele mais escorava, e assim das razões dele e do Faleiro, astrólogo, tiveram estas pinturas e palavras de homens indignados mais força pera el-rei se determinar em mandar uma armada a este negócio, que quantas razões lhe apresentou Álvaro da Costa, sendo no maior fervor da aliança que el-rei queria ter com ele, que era tratando o casamento da Infante D. Leonor com ele, que se então fez (...)².

---

\* Gabinete de Estudos Olisiponenses, Academia Portuguesa da História, Academia de Marinha. Comunicação apresentada à Academia de Marinha a 12 de março de 2019.

<sup>1</sup> Demetrio Ramos Pérez, «Magallanes en Valladolid: la capitulación», *A viagem de Fernão de Magalhães: a viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, p. 229.

<sup>2</sup> *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 8.

Antonio Pigafetta, por sua vez, ao evocar o nome de Francisco Serrão referiu que:

Era grande amigo e parente do nosso fiel capitão general, e contribuiu para que tentasse esta empresa, escrevendo-lhe muitas vezes quando o nosso capitão estava em Malaca.

Por não querer D. Manuel, então rei de Portugal, acrescer de apenas um tostão por mês a pensão do nosso capitão general, dados os seus méritos, este veio para Espanha e obteve quanto quis de sua sagrada majestade<sup>3</sup>.

As citações que acima fizemos permitem começar a perceber o que levou Magalhães a conceber o seu projeto e elucidar as razões que estão na base da insatisfação que ele sentiu em Portugal perante a ânsia de se querer promover e não o conseguir. O aprofundamento desta problemática é central na vida de Magalhães e para se compreender o seu papel na História.

Segundo as afirmações do doutor João de Barros, Magalhães “foi natural do Porto” e um “homem habilíssimo” que “achou outro caminho para a Índia”<sup>4</sup>. É de realçar essa antiga manifestação de admiração por um tal feito por parte deste “cidadão do Porto”, que foi homónimo do famoso cronista João de Barros, tendo sido este último autor quem elucidou os pontos-chave que explicam a génese do projeto daquele navegador / descobridor.

Na abordagem desta temática temos de começar por tratar da pretensão de Magalhães ao aumento da moradia que recebia e para o fazer situamo-nos no tempo em que Magalhães regressou a Lisboa vindo do Oriente em meados de 1513, depois de para lá ter ido em 1505 e de entretanto o ter percorrido entre a costa da África Oriental e as Molucas do Sul. Após a sua chegada à capital portuguesa ele decidiu participar na expedição comandada por D. Jaime, duque de Bragança, que D. Manuel enviara à conquista Azamor, no Sudoeste de Marrocos. Com tal atitude ele esperava aumentar o seu prestígio e assim reforçar a sua folha de serviços de forma a obter benefícios que lhe permitissem reforçar a sua carreira, aspirar a uma nova situação social e obter novos cargos.

Magalhães foi um dos dois mil cavaleiros que embarcou na armada saída de Lisboa a 17 de agosto de 1513 rumo a Azamor, cidade que foi facilmente conquistada a 3 de setembro. Ainda assim e logo no próprio dia da chegada do exército, a 1 de setembro, houve uma escaramuça na qual Magalhães participou tendo a infelicidade de lhe matarem o seu cavalo. Por tal motivo ele escreveu uma petição a D. Manuel datada Azamor a 29 de março de 1514, no sentido de lhe mandar pagar na íntegra o valor desse cavalo<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem*, volume 2, Lisboa, Seara Nova, 1938, p. 148.

<sup>4</sup> *Libro das antiguidades e cousas notaveis de entre Douro e Minho, e de outras m[ui]tas de Espanha e Portugal. Por João de Barros. Composto no an[n]o de 1549*, Biblioteca Nacional de Portugal, Cod 216, f. 50.

<sup>5</sup> José Manuel García, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 27-28.

Depois da conquista de Azamor, Magalhães por lá ficou tendo sido envolvido em problemas resultantes do facto de João Soares, que serviu como capitão de Azamor entre junho e setembro de 1514, ter ordenado em julho de 1514 um recontro com os mouros no qual ele participou. Sobre tal expedição Rui Jorge Ferreira Henriques referiu que foi feita como punição a uns aduares dos Oley de Farax (Ouled Fredj) que se tinham recusado a pagar tributo, apesar de ter havido vozes a defender que essas comunidades não deveriam ser atacadas, em virtude de entretanto terem admitido o pagamento de um tributo. Este autor referiu ainda que:

Por outro lado, não só os lugares alvos de ataque ficavam a grande distância de Azamor que, deste modo, ficava desprotegida; como os adversários estavam em larga maioria. No entanto, a ação militar foi vitoriosa, tendo resultado em cerca de quinhentos cativos, além do apresamento de duas mil e duzentas cabeças de gado vacum e de cento e sessenta camelos<sup>6</sup>.

João de Barros revelou estar bem informado sobre a participação de Magalhães na intervenção aqui mencionada pois acabou por ter resultados que afetaram as suas relações com D. Manuel. Diz-nos este autor que:

Estando ele, Fernão de Magalhães, em Azamor, sendo capitão daquela cidade João Soares, em uma corrida que se fez contra os mouros a um repique, foi ele, Fernão de Magalhães, ferido com uma lança de arremesso; e parece que lhe tocou em algum nervo da juntura da curva, com que depois manquejava um pouco.

Sobre o qual caso sucedeu em uma entrada que fez João Soares, (por ser causa notável, segundo contamos em a nossa parte África, se chama a de Lei de Farax), em que se tomaram oitocentas e noventa almas e duas mil cabeças de gado vacum, da qual cavalgada João Soares, por razão de seu aleijão e lhe dar algum proveito, fez quadrilheiro-mor a este Fernão de Magalhães, e com ele a um Álvaro Monteiro.

Os quais, segundo se depois os moradores da cidade aqueixavam, por razão das partes que haviam de haver da cavalgada, ambos meteram bem a mão nela, principalmente no gado, dizendo que venderam aos mouros de Enxouvia quatrocentas cabeças. E o concerto foi que viessem de noite por ele, por o terem ao longo do muro da cidade; e depois de ser levado e que os mouros o teriam já posto em salvo, fizeram repicar, dizendo que furtavam o gado, e ao outro dia foram pela trilha dele, cuidando que estava, ainda daquém do rio, e foram dar no vau per onde o passaram.

Fernão de Magalhães, passado este ímpeto da murmuração, como era cousa de muitos, a que ninguém quis acudir, principalmente por se vir João Soares de Azamor e ir de cá por capitão Dom Pedro de Sousa, que depois foi feito conde do Prado, nesta envolta de capitão novo veio-se ele também pera este reino sem licença de Dom Pedro<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> “Quão grande trabalho é viver!” António Leite – *circuitos da nobreza portuguesa no sul de Marrocos (1513-1549)*, Dissertação de mestrado em História Especialidade História Moderna e dos Descobrimentos, 2012, p. 82.

<sup>7</sup> *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 8.

Tendo Magalhães regressado a Lisboa em novembro de 1514 veio a pedir depois a D. Manuel que lhe aumentasse o valor da moradia que recebia, o que constituiu um fator decisivo da motivação que o levou a gerar o seu projeto de ir às Molucas por uma via ocidental. Tendo em conta a grande importância da questão da moradia de Magalhães vamos observá-la o melhor possível.

No século XVI, a moradia correspondia a um ordenado em dinheiro e cevada pago a fidalgos que estivessem ao serviço do rei, a qual era registada em livros próprios para esse fim e variava segundo a condição de cada um.

Sabemos por um registo feito em Lisboa em março de 1505 que se pagou a Magalhães 1000 reais mais cevada como moradia de cavaleiro fidalgo quando nesse ano foi para a Índia inscrito no «título dos moradores da casa del-rei nosso senhor, que este ano de 1505 vão à Índia». Tal quantia foi a mesma que se pagou ao seu irmão Diogo de Sousa quando o acompanhou nessa viagem<sup>8</sup>.

Onze anos depois, a 15 de abril de 1516, em Santarém foi registado o pagamento de uma outra moradia a Magalhães que foi assinalada por Gaspar Álvares Lousada da seguinte forma:

No Maço acima 43 está outro mandado semelhante ibi:  
 que pagueis a Fernão de Magalhães cavaleiro fidalgo do dito senhor de 14 mil e 50 reais de sua moradia de cavaleiro fidalgo do dito senhor de 14 mil e 50 reais de sua moradia de cavaleiro à razão de 1 250 per mês com alqueire de cevada por dia dos derradeiros 6 meses do ano passado de [15]15 e dos primeiros 3 deste que serviu em Azamor etc. em Santarém a 15 de Abril de 1516.  
 No maço 46 está outra em que se chama filho de Rui de Magalhães que serviu 10 meses em Azamor no ano de [15]14<sup>9</sup>.

Sabendo-se que a 15 de abril de 1516 Magalhães recebia mensalmente 1250 reais de moradia verificamos por informação de João de Barros mais à frente citada que ele queria passar a receber 1450 reais. É de assinalar neste contexto que Rui de Brito Patalim, capitão de Malaca entre 1512 e 1514, recebia 1300 reais mensais, de acordo com o registo do *Livro da Matricula dos Moradores da Casa delrei D. Manuel, do primeiro quartel do ano de 1518. Extraído do original por Gaspar de Faria Severim*<sup>10</sup>. Neste mesmo documento verificamos também que Duarte de Sousa de Magalhães, irmão de Magalhães, que em geral é referido apenas

<sup>8</sup> Joaquim Candeias Silva, *O fundador do “Estado Português da Índia”: D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses / Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1996, p. 304.

<sup>9</sup> José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 29.

<sup>10</sup> Antonio Caetano de Sousa, *Provas da história genealógica da Casa Real Portuguesa*, tomo II, Lisboa Ocidental, Oficina Silviana da Academia Real, 1742, p. 358.

como Duarte de Sousa, ganhava 1000 reais mensais<sup>11</sup>, isto é, a mesma quantia paga aos seus irmãos Fernão de Magalhães e Diogo de Sousa quando foram para a Índia em 1505.

A questão do aumento da moradia de Magalhães foi tão importante que recebeu e atenção de alguns autores quinhentistas, de entre os quais se destacou João de Barros, que o referiu logo a seguir à menção dos problemas que ele teve em Azamor e já atrás tratámos.

E como ele, Fernão de Magalhães, era homem de nobre sangue e de serviço, e também manquejava da perna, começou ter logo [em 1515] alguns requerimentos com el-rei Dom Manuel, entre os quais dizem que foi acrescentamento da sua moradia, cousa que tem dado aos homens nobres deste reino muito trabalho, e parece que é uma espécie de martírio entre os portugueses, e acerca dos reis causa de escândalo. Porque, como os homens têm recebido por opinião comum que as mercês do príncipe dadas per mérito de serviço são uma justiça comutativa que se deve guardar igualmente em todos, guardada a qualidade de cada um, quando lhe negam a sua porção, pero que o sofram mal, ainda tem paciência; mas quando vem exemplo em seu igual, principalmente naqueles a que aproveitou mais artifícios e amigos que méritos próprios, aqui se perde toda paciência, daqui nasce a indignação, e dela ódio, e finalmente toda desesperação, até que vem cometer crimes, com que danam a si e a outrem. E o que mais danou a Fernão de Magalhães, que mais meio cruzado de acrescentamento cada mês em sua moradia, que era seu requerimento, foi que alguns homens que se acharam em Azamor no tempo que ele lá esteve, sobre a fama que trouxe do furto do gado, começaram dizer que a sua manqueira era fingida e artifício pera seu requerimento. As quais cousas com outras que ele soltava como homem indignado, vieram à notícia del-rei, com que lhe entreteve seu despacho. Acrescentou-se mais em seu dano escrever Dom Pedro de Sousa, capitão de Azamor, a el-rei, como ele, Fernão de Magalhães, se viera sem sua licença, e o que tinha feito na cavalgada, segundo se os moradores queixavam; que pedia a sua alteza mandasse saber como passava, pera lhe dar a emenda que merecia. Fernão de Magalhães, posto que com palavras se queria justificar ante el-rei, não lhas quis receber, e mandou que se fosse logo a Azamor livrar por justiça, pois lá era acusado. Chegado lá, ou porque ele seria limpo desta culpa, ou (segundo se mais afirma) os fronteiros de Azamor, polo não avexar, o não acusaram, ele se tornou a este reino com a sentença de seu livramento; pero sempre lhe el-rei teve um entejo (aversão)<sup>12</sup>.

Através destas informações e reflexões verificamos que Magalhães ficou danado pela falsa acusação de que foi alvo e de o rei não lhe querer dar “mais meio cruzado de acrescentamento cada mês em sua moradia, que era seu requerimento”. Esta informação fornecida por João de Barros não está completa como podemos ver pelas indicações que sobre esse desejado aumento foram publicadas por Damião de Góis. Este autor acabou por esclarecer melhor o assunto ao elucidar a afirmação de João de Barros que acima reproduzimos.

<sup>11</sup> *Idem, ibidem*, p. 363.

<sup>12</sup> *Terceira década da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 8.

Damião de Góis ao explicar o motivo pelo qual Magalhães abandonou o país referiu que ele estava centrado em questões económicas pois declarou que:

parecendo que pelos serviços que tinha feito, merecia a el-rei acrescentamento de sua moradia (...) trabalhou muito no requerimento desta moradia, pedindo a el-rei que lha acrescentasse mais duzentos reais por mês, que é meio cruzado de ouro (...), ao que lhe el-rei saiu com um tostão por mês, do que se não contentando e conhecendo em el-rei que desgostava dele por este respeito e por alguns reportes que lhe dele fizeram do tempo que o estivera servindo em Azamor, se desnaturou do reino tomando disso instrumentos públicos e se foi a Castela servir a el-rei D. Carlos, a quem deu a entender que as ilhas de Maluco e Banda estavam nos limites das demarcações feitas (...) <sup>13</sup>.

A noção transmitida por Damião de Góis de que Magalhães “se desnaturou” não foi mencionada nem por João de Barros nem por Fernão Lopes de Castanheda sendo a sua verosimilhança duvidosa, apesar do facto óbvio de ter abandonado o serviço do seu rei <sup>14</sup>. Quanto ao valor do aumento da moradia que ele pretendia este texto apresenta uma explicação que esclarece melhor a questão colocada.

Esta informação, tal como Damião de Góis a formulou, aponta para o facto de Magalhães ter pedido um aumento no valor de 200 reais, coincidindo assim com a menção ao meio cruzado publicada por João de Barros, o que ele esclarece de seguida é que o rei só lhe concedia um aumento de 1 tostão, o qual valia 100 reais. Esta forma de expor o assunto leva-nos à interpretação de que D. Manuel não lhe quis dar mais 100 reais (outro tostão), para assim perfazer os 200 reais, isto é para o meio cruzado, como ele queria. Ficava assim a faltar o aumento de 100 reais para satisfazer a pretensão do navegador o que o levou a não ficar satisfeito e a recusar tal aumento sentindo-se de tal forma agravado na sua honra que decidiu abandonar o serviço do rei e a ficar com vontade de o prejudicar.

Ainda sobre a circunstância de ter sido o não aumento dos 100 reais que Magalhães queria receber um dos fatores a levá-lo a ir para Espanha podemos observar o que sobre o assunto escreveram dois dos seus contemporâneos bem colocados como foram Sebastião Álvares e Antonio Pigafetta.

A realidade de corresponder a 100 reais o polémico aumento não satisfeito foi registada na carta escrita em Sevilha por Sebastião Álvares a D. Manuel com a data de 18 de julho de 1519, na qual afirmou que ele revelara tal montante ao próprio Magalhães, que não o contestou, como se pode ler pela referência expressa ao dizer:

E que pensasse ele [Fernão de Magalhães] se a vinda de Portugal que fôra por cem reais mais, a menos de moradia que vossa alteza lhe deixara de dar, por não quebrar sua ordenança com virem dous regimentos contrários ao seu; e ao que ele capitulou com el-rei Dom Carlos e veria se este desprezo pesa mais pera se ir e fazer o que deve se vir-se por o que se veio. Fez grande admiração de eu tal saber e aqui me disse a verdade, e como o correio era partido, que eu já tudo sabia <sup>15</sup>.

<sup>13</sup> *Crónica do felicíssimo rei D. Manuel, parte IV*, Coimbra, 1955, p. 94.

<sup>14</sup> Queirós Veloso, *Fernão de Magalhães: a vida e a viagem*, Lisboa, Editorial Império, 1941, p. 30-32.

<sup>15</sup> José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, pp. 158-163.

Quanto a Pigafetta ele mencionou em 1524 na sua obra a mesma moeda a que Damião de Góis se referiu – o tostão – ao escrever: “Por não querer D. Manuel, então rei de Portugal, acrescer de apenas um tostão por mês a pensão do nosso capitão general, dados os seus méritos, este veio para Espanha e obteve quanto quis de sua sagrada majestade”<sup>16</sup>.

O caso da não satisfação do aumento dos 100 reais da moradia de Magalhães foi sabido na Índia levando a que em 1533 Gaspar Correia aí tivesse escrito que:

Em tempo del-rei Dom Manuel um Fernão de Magalhães, homem fidalgo por serviços e merecimento que pera isso tinha, pediu a el-rei que lhe acrescentasse sua moradia como o mereceria, per seus parentes com que ele estava posto em menos cem reais por mês. E andou alguns dias neste requerimento. E como os reis muitas vezes se acontece deixarem de fazer e dar o que lhe(s) pedem à minguá de algum bom requerente com que despacham as cousas de seu povo ou os que pedem serem fora de sua graça, que posto que lhe bem mereçam o que lhe pedem denegam as mercês e tenças e antes as dão a outros sem merecimento, somente por serem em sua graça e terem melhor aderência, o que causa às vezes grandes escândalos aos que merecem e lho não dão. O que assim aconteceu que a Fernão de Magalhães lhe foi por el-rei denegado o que pedia, do que ele havendo muito despeito se muito queixou a el-rei, alegando-lhe seu serviço e merecer e antre tudo, vendo que el-rei não tirava boa resposta, lhe disse que em qualquer outro reino, pelos serviços que lhe tinha feito a ele fizeram mais mercê e que pois lhe não queria fazer mercê lhe desse licença pera ir buscar vida onde lhe fizessem mercê; ao que el-rei respondeu secamente que ninguém lho não tolhia. O qual se alevantou e saiu da casa onde el-rei estava, logo rompendo o seu alvará de filhamento e os pedaços deitou da mão, que os viu el-rei e depois soube que era o seu alvará. De que el-rei houve nojo e o mandou buscar pera o castigar, mas não o acharam. O qual logo se foi a Castela e falou ao imperador dizendo que se despedira del-rei de Portugal (...) <sup>17</sup>.

Alguns anos depois, em meados do século XVI, Gaspar Correia voltou a referir os mesmos 100 reais embora tenha apresentado uma versão dos acontecimentos com a algumas variantes da que apresentara antes.

O qual Fernão de Magalhães indo ao reino, alegando a el-rei seus serviços, e pedindo em satisfação que lhe acrescentasse cem réis em sua moradia por mês, o que lhe el-rei denegou, por lhe não cair em graça, ou porque assim estava permitido que havia de ser.

Fernão de Magalhães disto agravado, porque o muito pediu a el-rei e ele o não quis fazer, lhe pediu licença pera ir viver com quem lhe fizesse mercê, em que alcançasse mais dita que com ele.

El-rei lhe disse que fizesse o que quisesse; polo que lhe quis beijar a mão, que lhe el-rei não quis dar <sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem*, volume 2, Lisboa, Seara Nova, 1938, p. 148.

<sup>17</sup> *Crônicas de D. Manuel e D. João III (até 1533)*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1992 (1993), p. 199-200.

<sup>18</sup> *Lendas da Índia*, volume II, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1975, p. 625-626.



Tendo esclarecido o fator que oficialmente levou à rotura de Magalhães com D. Manuel avançamos agora com uma outra situação que admitimos ter terá sido mais decisiva para explicar a génese do projeto de Magalhães querer ir às Molucas por uma via ocidental, embora ela se articule com a questão anterior.

Perguntamos então de forma bem incisiva:

- Quando, onde e porquê começou Magalhães a conceber o seu projeto de ir às Molucas por ocidente?

A nossa resposta é assertiva e clara pois entendemos poder formulá-la da seguinte forma:

- Terá sido em Lisboa por volta do mês de abril de 1516 ao ver que D. Manuel não lhe queria conceder o aumento da sua moradia nem a autorização que ele queria para ir às Molucas por uma via asiática ter com o seu amigo Francisco Serrão.

Ao avançarmos com esta proposta de esclarecimento de um tão importante tema vale-mo-nos de várias informações coevas que nos permitem estar solidamente escorados para a fazermos.

Para começar a fundamentar a possibilidade que aqui formulamos recorreremos a um testemunho que temos por particularmente relevante e não tem sido considerado: uma afirmação feita por Rui de Brito Patalim em Tomar a 25 de agosto de 1523. Este fidalgo era natural de Santarém, filho de Gonçalo Vaz Patalim, tendo convivido com Magalhães desde 1506, pois foi nessa ocasião que ambos foram da Índia para a África Oriental numa missão chefiada por Nuno Vaz Pereira. Mais tarde ambos foram com Afonso de Albuquerque a Malaca, cidade que acabou de ser conquistada a 15 de agosto de 1511. Quando a 20 de janeiro de 1512 aquele governador do Estado da Índia deixou essa cidade e voltou para a Índia Patalim ficou nela por seu capitão<sup>19</sup>. Este fidalgo ocupou tal cargo até ao início de julho de 1514, regressando depois a Lisboa, onde chegou pelos meados de 1515. Foi por ele estar bem informado do que se passara em Malaca e nas Molucas durante esses anos de 1511 até 1514 que foi convocado para responder a uma inquirição feita em Tomar a 25 de agosto de 1523 a “respeito” do “descobrimento de Maluco”.

Patalim conhecera Magalhães na Índia, na costa oriental de África e em Malaca, até que o nosso navegador abandonou esta última cidade a 11 de janeiro de 1513 rumo à Índia de onde regressou a Portugal ainda nesse mesmo ano.

A referida inquirição surgiu como peça destinada a apoiar a posição portuguesa na acesa polémica entre D. João III e Carlos V sobre quem devia possuir as Molucas, Tal polémica, surgida na sequência da viagem de Magalhães, levou à reunião de uma junta luso-castelhana que se reuniu entre abril e maio de 1524 em Elvas e Badajoz para em vão a tentar resolver.

---

<sup>19</sup> José Manuel Garcia, *O terrível: a grande biografia de Afonso de Albuquerque*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2017, p. 340.

No depoimento prestado por Patalim realçamos pela importância do seu significado a declaração segundo a qual, após o seu regresso a Portugal por meados de 1515, ele: “achou ainda Fernão de Magalhães na corte e neste reino pacífico e bem fora de se ir dele, e que estaria depois da vinda dele testemunha ainda um ano, ou pouco menos, ficando já o trato de Maluco assentado e pacífico como dito é”<sup>20</sup>.

Estas palavras contribuem decisivamente para poder situar o início da revolta de Magalhães contra D. Manuel talvez em abril de 1516, isto é, menos de um ano depois de Patalim ter chegado a Lisboa em meados de 1515. Ao analisar as suas palavras e enquadrando-as no contexto da problemática de quando e onde é que Magalhães concebeu o seu projeto é possível defender a hipótese que aqui propomos visto Patalim ter declarado que durante quase um ano, desde que ele viera do Oriente, Magalhães estivera “pacífico”, isto é, sem sinal de vir a criar problemas aos interesses de D. Manuel nas Molucas, como veio a criar de seguida.

Há ainda que realçar ter sido o referido fidalgo escalabitano quem trouxe de Malaca as cartas com as notícias de que Francisco Serrão estava em Ternate, entre as quais estava a que era dirigida a Magalhães, a qual, como veremos, viria a ser um dos fatores decisivos para a génese do projeto que este concebeu e levou a cabo.

No depoimento prestado em Tomar Patalim afirmou ter trazido tais cartas como se pode ler na referência a que:

ficou por capitão em Malaca e esteve nela três anos e meio e que em todo este tempo ele testemunha mandara a Maluco António de Miranda com três navios, os quais foram ter a Banda e dali foram a Maluco, onde acharam Francisco Serrão, com todos os homens que com ele iam e tinham muito cravo para lhes carregar as naus; e que disseram ao dito Francisco Serrão, da parte dele, testemunha, que se viesse e que ele dissesse que não havia de vir sem licença del-rei de Maluco porque o sentia assim por serviço del-rei nosso senhor.

E o dito rei de Maluco quando viu as naus disse a Francisco Serrão que queria mandar embaixador a ele testemunha porque desejava e estava a serviço del-rei nosso senhor, o qual logo se pusera em conselho e ordenara de mandar embaixador um dos cristãos que lá estava para melhor declarar a boa vontade que el-rei de Maluco tinha; o qual viera nas ditas naus e trouxera a ele testemunha uma carta del-rei de Maluco muito bem escrita, em que dizia que lhe fazia muita mercê em lhe dar a conhecer el-rei nosso senhor e sua gente. E mandara de presente a el-rei nosso senhor um terçado rico com que el-rei de Maluco dizia que vencera muitas batalhas e muitos reis e por isso o mandava a sua alteza; e assim mandara para ele testemunha outro terçado rico e doutra feição nova; e mandando pedir a ele testemunha que por serviço del-rei nosso senhor mandasse lá [Riscado: *fazer sua fortaleza*] muitas naus porque lhas carregaria de tudo o que houvesse na terra porquanto estimava muito ter com el-rei nosso senhor e seus capitães trato e amizade; e Francisco Serrão também escreveu a el-rei nosso senhor, a ele testemunha que assim o fizessem por o muito amor e obediência que achava em el-rei de Maluco.

E as ditas naus de António de Miranda e carga veio a salvamento a Malaca<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> *As gavetas da Torre do Tombo*, volume III, Lisboa, 1963, p. 36.

<sup>21</sup> *Idem, ibidem*, p. 35.

Tendo em conta as considerações anteriores podemos agora formular uma nova pergunta:  
- Onde se encontra o gérmen que deu o impulso a Magalhães para gerar o seu projeto de ir às Molucas por ocidente?

Parte da resposta a tal questão passa pelo conteúdo da carta enviada por Francisco Serrão a Magalhães, a qual foi trazida por Patalim. Por tal motivo convém aprofundar a análise que nos permita explicar como e quando é que tal carta foi elaborada, pois foi tal documento que contribuiu para que Magalhães realizasse o seu projeto.

Saber quando Francisco Serrão escreveu a carta a informar sobre a sua situação nas Molucas do Norte, onde chegou em 1512, é crucial para o tema que aqui abordamos. Para tal efeito começamos por nos situar em Malaca no dia 28 de Dezembro de 1513, por ter sido então que Patalim daí despachou para Banda uma armada constituída por três navios sob o comando de António de Miranda de Azevedo. Este facto foi por ele registado na carta que enviou a Afonso de Albuquerque a 6 de Janeiro de 1514<sup>22</sup>. Observando tal documento verifica-se que o capitão-mor da dita armada ia na nau São Francisco, conhecida por Bretão, indo na sua companhia Francisco de Melo, na nau São Cristóvão e Martim Guedes na nau Santo André, sendo o feitor da armada Diogo Borges, o qual em 1511-1512 havia sido o escrivão da armada de António de Abreu que fôra à descoberta das Molucas.

Na mencionada carta Patalim referiu a Afonso de Albuquerque a expedição aqui em causa ao indicar que os referidos navios:

Partiram a vinte e oito dias de Dezembro; dei-lhes seu regimento; escrevi cartas aos senhores da Java, onde chegassem; dei-lhes toda sua maneira de que haviam de fazer; vai tudo também ordenado, tudo por seus apontamentos, e que tomassem informação da terra, e que, se achassem Francisco Serrão e os que com ele se perderam, que os trouxeram<sup>23</sup>.

De considerar o facto muito importante aqui mencionado de a 6 de Janeiro de 1514 ainda não haver em Malaca qualquer notícia do que acontecera a Francisco Serrão em 1512.

Os navios desta armada limitaram-se a ir às Molucas do Sul e não às do Norte, onde se produzia o cravinho e estava Francisco Serrão. Foi daí que este veio com tal especiaria para carregar os navios portugueses que ficaram por Banda e Ambon, como se confirma pela afirmação contida na carta enviada a D. Manuel a 8 de Janeiro de 1515 por Jorge de Albuquerque, que em inícios de julho de 1514 sucedera a Patalim na capitania de Malaca. Essa carta veio também com este ex-capitão de Malaca para Portugal nela se tendo escrito:

Veio António de Miranda de Banda [em 1514], onde o tinha mandado Rui de Brito. Veio a falar em Ambom com Martim Guedes, Francisco Serrão, que se perdeu quando foram a descobrir Banda; está em Maluco nas ilhas do cravo.

---

<sup>22</sup> *Documentação para a História das missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, volume 1, Lisboa, 1954, p. 41-65.

<sup>23</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, volume III, Lisboa, 1963, p. 54.

Todos aqueles reis daquelas ilhas querem ser vassalos de vossa alteza, e todos desejam que se façam fortalezas vossas, nas suas terras, e todos escrevem a vossa alteza em malaio. Eu as mandei trasladar aqui de malaio em português, e os mando com a vossa alteza em traslado, e assim outra carta dos honrados de Ambom, e as cartas de Francisco Serrão. Manda um ramo com folha de árvore do cravo e um pau da mesma árvore, e vai um treçado pera vossa alteza, que vos manda el-rei de Ternate, com que dizem que venceu duas batalhas; deseja muito de ver naus vossas na sua terra<sup>24</sup>.

António de Miranda de Azevedo ao chegar a Banda encontrou as especiarias que para ali haviam sido levadas por quatro ou cinco navios de remo de Ternate enviados pelo seu sultão. Foi nessa altura que Martim Guedes foi a Ambon onde se encontrou com Francisco Serrão qua ali tinha ido.

Quando António de Miranda de Azevedo regressou a Malaca trouxe com ele Pero Fernandes, um dos homens que havia ido a Ternate com Francisco Serrão, o qual era portador de uma carta do rei de Ternate para o rei de Portugal e “as cartas de Francisco Serrão”. Entre estas encontrava-se uma para o seu amigo Magalhães, como o afirmou João de Barros ao escrever:

ficou Francisco Serrão naquela ilha Ternate com os outros portugueses de sua companhia tão aceito a el-rei, que assim estimava sua pessoa como seu estado; porque havia que nele o tinha seguro pera seus herdeiros, pola esperança que lhe o espírito prometia pola causa que dissemos. Sendo já neste tempo Nehodá Ismael, que viera diante dele, Francisco Serrão, carregado de cravo, o qual vindo pela Java, se perdeu em um porto da cidade *Tumbão*, governada per um senhor a que eles chamam *Sangue de Pate*, dignidade entre eles, como acerca de nós o duque. E em Março do ano de quinhentos e treze, Rui de Brito Patalim, capitão de Malaca, sabendo como a fazenda daquele junco se salvara, mandou que fosse por ela João Lopes Alvim com quatro navios. Na qual viagem foi ele mui bem recebido em todolos portos da Java, principalmente em a cidade *Sindaio*, que era de Pate-Unuz, aquele príncipe que Fernão Peres desbaratou em Malaca.

E neste mesmo ano [de 1513], depois da vinda de João Lopes Alvim, foi António de Miranda de Azevedo com uma armada às ilhas de Maluco e Banda carregar de cravo, na qual viagem perdeu um junco e ambos os reis, assim de Ternate, como Tidore, contendiam a quem lhe faria mais favor no despacho da carga do cravo que havia de trazer, por entre eles haver contendias e invejas de vizinhos, que nunca falecem, posto que o de Ternate fosse genro do outro, casado com uma sua filha. Em concertar os quais António de Miranda se meteu; e por derradeiro, temendo-se eles que aquele seria mais poderoso que nos tivesse em sua terra, cada um escreveu a el-rei D. Manuel, pedindo-lhe houvesse por bem de mandar fazer em suas terras uma fortaleza, dando razões, cada um per si, do serviço que lhe fariam. E quando o requerimento de ambos o pusesse em confusão e fosse causa de se não determinar nesta fortaleza que pediam, em tal caso eles tinham uma ilha comum de ambos, que se chamava *Maquiém*, na qual a podia mandar fazer, e não ficariam com escândalo da obra.

Vindo António de Miranda tão carregado de cravo como do requerimento destes reis, trouxe consigo os portugueses que estavam com Francisco Serrão, e ele não veio, a requerimento del-rei *Boleifê*, porque lhe parecia que, vindo-se ele, perdia a esperança que tinha (como dissemos), e quase como penhor dela o retinha, enquanto não via a fortaleza que desejava. E desta

<sup>24</sup> Documentação para a História das missões do Padroado Português do Oriente: *Insulíndia*, volume 1, Lisboa, 1954, p. 79-80.

vinda de António de Miranda de Azevedo, per um Pero Fernandes, que veio com ele, que era um homem dos que estavam com Francisco Serrão, houve el-rei D. Manuel as cartas que lhe estes reis escreveram, e foi informado particularmente das cousas daquelas partes, e per outras cartas do mesmo Francisco Serrão.

O qual, além de escrever a el-rei, escreveu a seus amigos, e principalmente a Fernão de Magalhães, que já na Índia e em Malaca tinha particular amizade, de pousarem ambos; e por dar maior admiração àquela sua viagem, engrandeceu o modo e trabalho dela, fazendo a distância daquelas ilhas dobrado caminho do que havia de Malaca a elas, dando entender que tinha descoberto outro novo mundo maior e mais remoto e rico, do que descobrira o almirante D. Vasco da Gama. Das quais cartas começou este Fernão de Magalhães tomar uns novos conceitos, que lhe causaram a morte, e meteu este reino em algum desgosto, como logo veremos»<sup>25</sup>.

As notícias sobre Francisco Serrão e os portugueses nas Molucas e em Banda transmitidas pela carta de Jorge de Albuquerque a 8 de Janeiro de 1515 e os documentos enviados das Molucas chegaram a Portugal em meados desse ano de 1515 com Patalim. Foi igualmente em 1515, mas só a 22 de Novembro, que Afonso de Albuquerque em Ormuz, onde estava, registou as informações que recebera sobre esse assunto, ao escrever a D. Manuel que:

Depois de estar em Ormuz me vieram novas da Índia, que totalas cousas estavam assossegadas, e da vinda do capitão que estava em Malaca, especiarias e mercadorias que de lá vieram de vossa alteza e partes; e que eram entrados em Goa de naus de Ormuz setecentos cavalos; novas de Francisco Serrão, que era vivo e estava em poder das ilhas do cravo, e governava o rei e a terra toda, e que viera à ilha de *Bamdã* falar com os navios de vossa alteza, e que se tornara outra vez a Maluco<sup>26</sup>.

Pouco tempo depois de ter escrito a carta de 8 de Janeiro de 1515, Jorge de Albuquerque enviou segunda vez António de Miranda de Azevedo a Banda, como se verifica pela afirmação relativa a essa missão que se encontra nessa mesma carta:

Este ano não mando a Banda mais que António de Miranda, no *Bretão*, e um junco com ele, pera trazerem maçãs, e noz e cravo que acharem, e pera virem dar recado e resposta das cartas que têm mandadas, e que sejam certos que hão de ser providos per vossa alteza em toda perfeição, e o prazer que vossa alteza tem em quererem ser verdadeiros vassallos; e que vossa alteza lhe(s) dará o galardão.

As outras mais miudezas é um homem que este Francisco Serrão que as contará, e ... está uma ilha da outra e quantas ilhas e o que a em ... ilha (o texto não está bem legível). E assim per Rui de Brito o pode vossa alteza saber (...)<sup>27</sup>.

Francisco Serrão na carta que em 1514 enviou a Magalhães aliciava-o a ir ter com ele, para ali enriquecer, atitude que muito o entusiasmou e está na base do seu projeto de lá voltar,

<sup>25</sup> *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 6.

<sup>26</sup> *Cartas de Afonso de Albuquerque*, tomo I, Lisboa, 1884, p. 372.

<sup>27</sup> *Documentação para a História das missões do Padroado Português do Oriente: Insulíndia*, volume 1, Lisboa, 1954, p. 80.

o que fez por via de Castela, visto não ter podido ir por via de Portugal, como veremos na informação decisiva que sobre o assunto foi publicada por João de Barros.

O registo da carta de 8 de janeiro de 1515 atrás citada permite corrigir algumas indicações erróneas que têm sido divulgadas dando a entender que Francisco Serrão teria entrado mais cedo em contacto com Magalhães. Ora tal atitude não foi possível face à evidência das indicações quer da carta de Jorge de Albuquerque quer da do seu tio Afonso de Albuquerque.

Um dos equívocos sobre tal assunto foi originado por Pigafetta ao escrever que Francisco Serrão enviara cartas a Magalhães quando este ainda estava em Malaca, como se vê na sua declaração: “Era grande amigo e parente do nosso fiel capitão-mor, e *contribuiu para que tentasse esta empresa*, escrevendo-lhe muitas vezes quando o nosso capitão-mor estava em Malaca”<sup>28</sup>. O registo deste escritor talvez tenha derivado de algum mal-entendido, pois Magalhães não recebera tais cartas do amigo em Malaca, mas o que é importante é terem sido referidas como fonte da motivação para o projeto do capitão-mor, como se vê na frase que destacamos em itálico.

Também já foi sugerido que Magalhães teria recebido notícias de Francisco Serrão em 1512 através do junco que fora para as Molucas antes da partida de António de Abreu em 1511<sup>29</sup>. Tal hipótese também não é possível, não apenas pela indicação explícita de que as notícias sobre Francisco Serrão apenas chegaram a Malaca em 1514, como pelo facto de o referido junco ter naufragado em *Tubão* (Java) na viagem de regresso. O cravo que ele transportava e rondava os 1200 quintais só veio a ser recuperado em navios comandados por João Lopes Alvim, que saíram de Malaca para ir a Java a 14 de março de 1513 e lá regressaram a 22 de junho de 1513, sem que haja qualquer notícia de terem os que foram nesse junco entrado em contacto com Francisco Serrão<sup>30</sup>. Entretanto já Magalhães deixara Malaca a 11 de janeiro de 1513 rumo a Cochim de onde seguiu para Lisboa.

Pesando cuidadosamente as palavras do citado depoimento de Patalim, regressado a Portugal em meados de 1515, verifica-se que Magalhães estivera sossegado e assim estaria nos meses seguintes, pois afirmou que “estaria depois da vinda dele testemunha ainda um ano ou pouco menos”, pelo que só por volta de março ou abril de 1516, isto é, após Magalhães ter regressado de Azamor, talvez em final de março de 1516, é que ele teria começado a adotar atitudes menos “pacíficas”, isto é, a preparar o seu projeto afrontoso para D. Manuel de querer ir às Molucas por ocidente visto afirmar que pertenciam ao rei de Castela.

<sup>28</sup> Visconde de Lagoa, *Fernão de Magalhães: a sua vida e a sua viagem*, volume 2, Lisboa, Seara Nova, 1938, p. 148.

<sup>29</sup> Luís Filipe F. R. Thomaz, «As cartas malaia de Abu Hayat, sultão de Ternate, a el-rei de Portugal e os primórdios da presença portuguesa em Maluco», *Anais de história de Além-Mar*, IV, Lisboa, 2003, p. 415-416 e Manuel Lobato, «A man in the shadow of Magellan: Francisco Serrão, the first European in the Maluku islands (1511-1521)», *Revista de Cultura / Review of Culture*, International Edition, série III, 39, 2011, p. 107-108.

<sup>30</sup> Cf. *A suma oriental de Tomé Pires e o livro de Francisco Rodrigues*, edição de Armando Cortesão, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1978, p. 463.

Foi em 1516, no contexto em que Magalhães procurava obter benefícios económicos junto de D. Manuel, e antevendo que os não conseguia alcançar, devido à má vontade do rei, que ele respondeu à carta que Francisco Serrão lhe enviara de Ambon em 1514 e chegara a Lisboa em meados de 1515. É nessa resposta que está o âmago fundamento que o levou a ir para Espanha.

O “fidalgo da casa del-rei” que era Magalhães estava em Lisboa a 4 de julho de 1515<sup>31</sup> tendo sido por essa altura que leu a carta do seu amigo Francisco Serrão mas não pôde responder logo pois a armada da carreira da Índia desse ano já havia partido a 7 de março de 1515. Por outro lado há a considerar que foi em julho de 1515 que Magalhães teve de regressar a Azamor para reunir provas da sua inocência, no caso polémico em que ali estivera envolvido por causa das presas.

Relembremos as palavras supracitadas de João de Barros quando referiu que:

Fernão de Magalhães, posto que com palavras se queria justificar ante el-rei, não lhas quis receber, e mandou que se fosse logo a Azamor livrar por justiça, pois lá era acusado. Chegado lá, ou porque ele seria limpo desta culpa, ou (segundo se mais afirma) os fronteiros de Azamor, polo não avexar, o não acusaram, ele se tornou a este reino com a sentença de seu livramento; pero sempre lhe el-rei teve um entejo (aversão).

Perante estas observações, podemos perguntar-nos quando é que Fernão de Magalhães regressou a Azamor e quanto tempo lá terá ficado? A resposta é-nos dada pelo teor do já referido pagamento de sua moradia datado de Santarém a 15 de abril de 1516 onde se diz que era relativo ao período que correspondia ao tempo “dos derradeiros 6 meses do ano passado de [15]15 e dos primeiros 3 deste [de 1516] que serviu em Azamor”<sup>32</sup>. Por esta indicação, verifica-se que Magalhães voltara a Azamor em julho de 1515, e regressara a Lisboa talvez no final de março, o que se ajusta ao período em que lá fora, para se reabilitar e poder regressar com a prova da sua inocência.

É de considerar que no livro 25 da chancelaria de D. Manuel se indica no fólio 28: “*Caderno do registo dos officios padroões e doações e merces começado em Santarém ao primeiro dia do mes de Março do anno de mill e bc xbj anos*”. O conteúdo deste apontamento poderá estar relacionado com o registo do pagamento da moradia de Magalhães datado de Santarém a 15 de abril de 1516. Se assim foi poderia ter sido em Santarém que Magalhães se encontrou com D. Manuel ou com alguém ao seu serviço, considerando que a corte estava então entre Santarém e Almeirim. Admitimos não ter havido então uma rutura entre Magalhães e D. Manuel pois esta só viria a consumir-se em 1517.

Depois de Magalhães ter uma resposta negativa às suas pretensões em 1516 ele respondeu à carta de Francisco Serrão recebida em 1515 na qual já começara a expressar ter reservas

<sup>31</sup> José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, pp. 35-36.

<sup>32</sup> *Idem, ibidem*, p. 29.

perante um rei que lhe tinha ganho aversão. Essa sua missiva foi enviada num dos navios da carreira da Índia, que saíram de Lisboa em 1516.

Tendo Magalhães estado os três primeiros meses de 1516 em Azamor e apesar de ser rápida a viagem que ligava essa cidade a Lisboa não sabemos se teria ainda conseguido preparar a carta que enviou a Francisco Serrão a tempo de seguir na armada que deixou Lisboa a 4 de abril de 1516. Admitimos a possibilidade de ter sido depois de ter chegado a Lisboa e de ter recebido a sua moradia sem aumento que Magalhães escreveu a carta a Francisco Serrão. Foi nessa conjuntura que ele chegou à fala com D. Manuel ou alguém ao seu serviço e mostrou em vão os documentos em como estava inocente no caso das presas. Sugerimos por isso a possibilidade de que a muito elucidativa carta de Magalhães para Francisco Serrão, que foi referida por João de Barros e mais à frente citamos, tenha seguido no navio que João de Barros referenciou da seguinte forma:

[...] uma nau deste reino, capitão e mestre um Diogo de Unhos, homem diligente nas cousas do mar, o qual partira deste reino a vinte quatro de abril do ano de quinhentos e dezasseis, depois de ser partida a armada que aquele ano el-rei despachou pera a Índia. E teve tanta diligência e dita em sua navegação, que chegou primeiro um mês que as naus que partiram ante dele.

De acordo com a hipótese aqui formulada terá sido a 24 de abril de 1516 que seguiu a carta de Magalhães para Francisco Serrão na qual revelava já ter começado a agravar-se de D. Manuel ao dizer para o seu amigo o esperar lá, pois iria às Molucas ou por via portuguesa ou por uma via castelhana. Esta atitude revelava não estar a via portuguesa completamente fechada, o que só viria a acontecer em 1517, mas já estava em causa, daí que tivesse começado a equacionar uma via alternativa para ir ter com ele. Tinha então passado menos de um ano desde que em 1515 Patalim chegara a Lisboa e o encontrara sossegado, o que já não se passava menos de um ano depois em 1516.

Admitimos a hipótese de que a rutura total do navegador com o rei tenha acontecido depois de D. Tristão de Meneses ter seguido de Lisboa, a 9 de abril de 1517, rumo às Molucas, por ser essa a viagem que Magalhães pretendia fazer<sup>33</sup>.

Magalhães ainda aguardou em Lisboa até ver que lhe eram recusados definitivamente tanto o aumento da sua moradia como a ida às Molucas por oriente pelo que, após ter acabado de receber a 19 de maio de 1517 o resto do dinheiro que se lhe devia<sup>34</sup> e desiludido com a falta de apoio do rei à satisfação das suas ambições acabou por abandonar a capital portuguesa em outubro de 1517 e ir para Sevilha.

<sup>33</sup> Sobre a história da ida às Molucas desta personalidade veja o que escrevemos em *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007, p. 82-98.

<sup>34</sup> *Idem, ibidem*, p. 37.



Neste contexto são de realçar as palavras do próprio Magalhães registadas em Sevilha a 6 de novembro de 1518 onde afirmou que:

*partió del reino de portugal despedido del Rey de portugal e que llego a esta ciudad de Sevilla a veinte dias del mes de Octubre este que agora paso hizo un año é que vino con determinación de ir al Rey nuestro señor para le hacer saber un negocio que mucho importaba a su servicio*<sup>35</sup>

Vemos assim que o despacho régio de 1517 foi negativo para as pretensões de Magalhães pelo que ele se considerou “despedido” do rei e com o desejo de ir “fazer saber um negócio que muito importava” ao rei de Castela.

João de Barros ao refletir sobre a génese do projeto concebido por Magalhães mostrou de forma decisiva que ele surgira na sequência do agravamento das suas relações com D. Manuel clarificando-a ao escrever o seguinte, que aqui intercalamos com algumas referências à cronologia que propomos:

E quando veio ao despacho de seus requerimentos [de aumento de moradia e de ida às Molucas, o que terá ocorrido em meados de 1517], porque não foram à sua vontade, pôs ele em obra o que tinha escrito [em 1516] a Francisco Serrão, seu amigo, que estava em Maluco; donde parece que sua ida pera Castela andava no seu ânimo de mais dias [1516], que movida de acidente do despacho [em 1517]. E prova-se: porque, antes de o ter, sempre andava [em 1516 e 1517] com pilotos, cartas de marear e altura de leste-oeste [longitude], matéria que tem lançado a perder mais portugueses ignorantes, do que são ganhados os doutos per ela, pois ainda não vimos algum que o pusesse em efeito.

Da qual prática, que tinha com esta gente do mar e também por ele ter um engenho dado a isso e *experiência do tempo que andara na Índia* [entre 1505 e 1513], com mostrar as cartas que lhe Francisco Serrão escreveu [1514 e 1515], começou semear nas orelhas desta gente que as ilhas de Maluco estavam tão orientais quanto a nós, que caíam na demarcação de Castela. E pera confirmação desta doutrina, que semeava nas orelhas dos mareantes, ajuntou-se com um Rui Faleiro, português de nação, astrólogo judiciário, também agravado del-rei, porque o não quis tomar por este ofício, como se fôra cousa de que el-rei tinha muita necessidade<sup>36</sup>.

Ao procurar compreender as circunstâncias em que Magalhães concebeu o plano que lhe veio a permitir um feito tão grandioso como foi o de conseguir percecionar experimentalmente e pela primeira vez a forma da Terra ao voltar perto das Molucas por uma via ocidental contrária à via oriental que antes fizera, verificamos que ele resultou não apenas do estímulo do seu amigo mas também de ter sido envolvido em intrigas palacianas que marcavam a corte de D. Manuel, as quais afetaram a sua imagem junto do rei, apesar de ter sido ilibado das acusações de que fora alvo em Azamor.

<sup>35</sup> *Colección general de documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, tomo I, Barcelona, Compañía General de Tabacos, 1918, p. 232

<sup>36</sup> *Terceira decada da Asia de Ioam de Barros: Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Lisboa, João de Barreira, 1563, parte V, capítulo 8.

Tendo concluído que o rei não lhe permitia voltar às Molucas nem lhe aumentava em 100 reais a sua moradia mensal Magalhães decidiu apresentar em Castela um empreendimento que lhe pudesse permitir alcançar fama, riqueza e poder.

Antes de concluirmos estas observações sobre a gênese do projeto de Magalhães insistindo na noção de que não terá sido apenas a falta do aumento da sua moradia a constituir o fator decisivo na base da sua rotura com D. Manuel, pois ela terá mais a ver com a recusa do rei em autorizar que fizesse uma viagem às Molucas pela via portuguesa. Tal facto constituiu por certo o fator mais importante que o levou a decidir partir para Castela e daí ir às Molucas por ocidente.

Considerando o que acabámos de referir temos por decisivo o seguinte texto de João de Barros ao tratar o projeto de Magalhães, o qual surge na sequência das observações que já havia feito e acima transcrevemos:

Atrás escrevemos como Francisco Serrão, das ilhas de Maluco onde foi ter, escreveu algumas cartas a Fernão de Magalhães, por ser seu amigo do tempo que ambos andaram na Índia, principalmente na tomada de Malaca, dando-lhe conta das ilhas daquele Oriente. Ampliando isto com tantas palavras e mistérios; fazendo tanta distância donde estava a Malaca, por fazer em si pera méritos de seu galardão ante el-rei D. Manuel, que parecia virem aquelas cartas de mais longe que dos antípodas, e doutro novo mundo, em que tinha feito mais serviço a el-rei, do que fizera ao almirante D. Vasco da Gama no descobrimento da Índia. As quais cartas foram vistas na mão de Fernão de Magalhães, porque se prezava ele muito da amizade de Francisco Serrão, e em as mostrar denunciava aquele grande serviço que tinha feito a el-rei; e também ele estribou logo tanto nelas pera o propósito que delas concebeu, que não falava em outra cousa.

O qual propósito se viu depois em *cartas suas, que se acharam entre alguns papéis que ficaram per falecimento de Francisco Serrão*, lá em Maluco, que António de Brito mandou recolher, e eram respostas das que lhe ele, Francisco Serrão, escrevia (como ora veremos), nas quais dizia que, prazendo a Deus, *cedo se veria com ele; e que, quando não fosse per via de Portugal, seria per via de Castela, porque em tal estado andavam suas cousas; portanto que o esperasse lá*, porque já se conheciam da pousada pera ele esperar que ambos se haveriam bem.

E como o demónio sempre no ânimo dos homens move cousas pera algum mau feito e os acabar nele, ordenou caso pera que este Fernão de Magalhães se descontentasse de seu rei, e o reino, e mais acabasse em maus caminhos, como acabou<sup>37</sup>.

Por estas indicações verificamos quão longe estamos do erro generalizado onde se refere ter Magalhães proposto a D. Manuel ir às Molucas por ocidente (o que lhes era manifestamente impossível fazer) ou dar uma volta ao mundo feita de seguida, no que nunca sequer pensaram.

Face à recusa de D. Manuel deixar Magalhães ir às Molucas por oriente a partir de Lisboa este decidiu avançar para o projeto alternativo de abertura de uma nova via ocidental para lá chegar, na qual já andava a pensar desde 1516, como dá a entender o teor da carta que

<sup>37</sup> *Idem, ibidem.*

em abril desse ano enviou a Francisco Serrão ao comunicar-lhe a sua vontade de ir ter com ele a bem, por via portuguesa, ou a mal, colocando-se ao serviço do rei de Castela. Magalhães começou a equacionar essa sua atitude por ver que o rei não lhe aumentava a moradia e não o autorizava a ir às Molucas. Comprovando o teor da referida carta sabemos por outras fontes que Serrão ficou de facto à espera do seu amigo, não se tendo verificado tal encontro porque ambos foram mortos em março de 1521, um na batalha de Mactan nas Filipinas e o outro envenenado em Ternate nas Molucas.

Face às notícias que vinham de Espanha em 1517, onde surgiu Carlos I como sucessor do rei Fernando, falecido a 23 de janeiro de 1516, Magalhães terá admitido a possibilidade do novo soberano vir a apoiar os seus desígnios.

Perante uma conjuntura que tinha por adversa às suas ambições em Portugal, Magalhães decidiu levar avante o seu projeto pois só assim lograria a sua vingança perante o procedimento que D. Manuel tivera para com ele, obtendo simultaneamente a notoriedade e a fortuna que em Portugal não conseguia.

## CONTRIBUTOS PARA A ICONOGRAFIA NAVAL PORTUGUESA OS DISCURSOS DE UM QUADRO QUINHENTISTA EM LAGOS

Comunicação apresentada pelo Académico  
Vitor Serrão, em 12 de Março

### 1. O mar, esse desconhecido.

Estuda-se nesta comunicação, entre outras representações náuticas existentes na pintura portuguesa do século XVI, um interessantíssimo painel que representa *São Vicente Mártir*, que pertenceu outrora a um desmantelado retábulo, existente na igreja de São Sebastião em Lagos e que se encontra nos nossos dias, com outros, a decorar a nave desse templo algarvio.

Trata-se de um óptimo testemunho do modo como a decisiva aposta marítima e expansionista, em que a História portuguesa do século XVI foi pioneira absoluta, teve largas e duradoiras repercussões nas obras de arte <sup>1</sup>. Conhece-se melhor o campo da pintura de corte na época de D. Manuel I e de D. João III, que à luz destas representações constitui um capítulo artístico sob todos os pontos de vista brilhante, dada a quantidade e qualidade de testemunhos alusivos ao mar e à viagem, dando forma às conquistas científicas e aos progressos tecnológicos que se sucederam nos estaleiros de construção naval <sup>2</sup>. Tais manifestações pictóricas abundam -- como é por demais conhecido -- nas grandes obras realizadas sob patrocínio régio, onde esse testemunho das inovações na indústria naval irrompem com toda a naturalidade, e com profusão de espécies, em complemento a cenas da *Vida da Virgem*, da *Paixão de Cristo* ou do hagiológico cristão.

Em painéis retabulares ligados à grande encomenda de corte, em oficinas como a do pintor régio Jorge Afonso ou a de Frei Carlos, ligada ao Mosteiro do Espinheiro em Évora, até ao chamado Mestre da Lourinhã, um pintor a serviço da Rainha D. Maria, segunda mulher do *Venturoso*, mostra-se como o esforço de *aggiornamento* que existia no início do século XVI face aos modelos renascentistas europeus (tanto de origem flamenga como de ressonância italiana), facilitou uma nova e mais atenta aproximação à realidade expansionista vivenciada, que abriu campo à representação de temas marítimos e de pormenores tangíveis do quotidiano, desde a azáfama do labor dos estaleiros à construção naval e à arte de navegação

---

<sup>1</sup> Sobre o tema, cf. Reynaldo dos Santos, «A paisagem e o naturalismo nos segundos planos dos Primitivos Portugueses, *Colóquio – Revista de Artes e Letras*, nºs 5-6, 1959, pp. 1-23.

<sup>2</sup> Não existe ainda, todavia, um elenco inventarial de representações marítimas – tema que temos discutido com Jorge Semedo de Matos e Francisco Contento Domingues e que muito necessário se torna para fixar um «corpus» das representações navais na arte portuguesa (no século XVII e não só).

propriamente dita, pois de tudo isso existem testemunhos visuais pelo pincel dos nossos artistas dos séculos XVI e XVII <sup>3</sup> !

Trata-se de um acervo riquíssimo e que impõe estudo de conjunto, ainda não devidamente empreendido. Esses sinais de caracterização temática (digamos assim) estimularam a definição de «estilemas» e «modos de fazer» que poderíamos considerar, de certa forma, como *estilemas portugueses*, em que os sub-temas ligados à *arte de navegar* se destacam com força e variedade de respostas, tanto eruditas como regionais, incluindo não só a arte da pintura retabular mas também a modalidade de fresco e, ainda, a iluminura. Tratou-se de um tempo de prosperidade socio-económica e política, de grandioso desenvolvimento da construção naval <sup>4</sup>, facto que incrementa a maior especialização dos nossos pintores face a um mercado ávido de sentir o seu tempo elevado a protagonista através das imagens -- fossem elas sacras ou profanas -- em que se multiplicam as grandes encomendas na metrópole e mesmo para espaços ultramarinos (como Goa, Ormuz e Malaca), e em que vários são os artistas estrangeiros (Francisco Henriques e Frei Carlos) que demandam o país e se instalam em Lisboa, e também em Viseu, Coimbra e Évora (ou mesmo em Braga, Viana do Castelo e Tavira), com as suas oficinas, mercados fixos e espaços de actuação determinados. São justamente célebres, neste novo contexto, o fundo marítimo do painel *São João Evangelista em Patmos* do mosteiro da Berlenga (hoje na Misericórdia da Lourinhã), obra de um enigmático luso-neerlandês chamado Mestre da Lourinhã <sup>5</sup>, ou as embarcações representadas no retábulo da *Vida e Martírios de Santa Auta* (Museu Nacional de Arte Antiga), obra atribuída à «companhia» de Garcia Fernandes, também de forte incidência flamenga <sup>6</sup>, ou ainda as caravelas que surgem na série da *Vida dos Santos Mártires de Lisboa Veríssimo, Júlia e Máxima* (hoje no Museu Carlos Machado de Ponta Delgada).

Em todas as peças referidas, põe-se sempre a questão de saber se existiu fidelidade de representação por parte dos artistas ou se se tratou afinal, muitas das vezes, de interpretações livres, quando não mesmo com base em gravuras italo-flamengas disponíveis. Continuo a defender que, pelo menos no caso das obras citadas, existiu capacidade de rigor nessas «citações» eloquentes onde o mar e a viagem marcam presença. Essa busca de rigor alia-se à capacidade de realismo em várias encomendas eruditas de produção ou financiamento realengo (caso da *Ressurreição* da Charola do Convento de Cristo em Tomar, atribuída a Jorge Afonso,

<sup>3</sup> Vitor Serrão, «O mar na pintura portuguesa. Representações marítimas na arte portuguesa dos séculos XVI e XVII», in *VII Curso de Verão da Ericeira 'O Mar. Regresso ao Futuro'*, Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, org. de Margarida Garcez Ventura, ed. Mar de Letras, Ericeira, 2006, pp. 81-95.

<sup>4</sup> Cf., por exemplo: Francisco Contente Domingues, *Os Navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004; idem, *Navios e Viagens. A experiência portuguesa nos séculos XV a XVIII*, Lisboa, Tribuna da História, 2008; idem, *Caravelas Naus e Galeões Séculos XV e XVI*, Lisboa, Caleidoscópico, 2018.

<sup>5</sup> Manuel Batoréo, *Pintura portuguesa do Renascimento: o Mestre da Lourinhã*, Lisboa, Caleidoscópico, 2004.

<sup>6</sup> José Alberto Seabra Carvalho, in *Casa Perfeitíssima. 500 anos da fundação do Mosteiro da Madre de Deus, 1509-2009*, Lisboa, Museu Nacional do Azulejo, 2004.

com seu fundo de cidade marítima com embarcações), sem esquecer o testemunho da iluminura (António de Holanda, Simão Bening, por exemplo) e, também, a pintura mural dos séculos XV e XVI, onde os fundos com embarcações por vezes despontam <sup>7</sup>.

Não é de esquecer, entretanto, o peso com que a representação naval se imiscui na iconografia hagiológica ligada a dois santos muito populares em todo o Reino, o dominicano *São Pedro Gonçalves Telmo* e o padroeiro da Cidade de Lisboa e das conquistas ultramarinas *São Vicente Mártir*, ademais diácono da Igreja e patrono do Reino, na medida em que a *nau* é um dos seus atributos essenciais. Abundam as referências escultóricas e picturais no caso de ambos os cultos. Além da escultura, existem muitas tábuas, frescos e iluminuras do século XVI que, nesse aspecto, mereceriam listagem e alvo de análises precisas, bastando o exemplo da Capela do Corpo Santo no Funchal, onde ambos os santos estão representados ostentando as embarcações que, num e noutra caso, os identificam <sup>8</sup>. Trata-se de peças atribuídas, com fundamento estilístico, ao pintor régio Fernão Gomes. No caso das representações de São Vicente, basta recordar três tábuas: a do conimbricense Vicente Gil (?) no Museu de Beja, ainda da fase manuelina; a de Garcia Fernandes na sacristia de Santa Cruz de Coimbra, já do tempo de D. João III; e por último, já da fase maneirista, a da igreja matriz de Cuba, de fim do século XVI: Todas elas ostentam a nau como atributo do santo diácono, além da dalmática e da palma de martírio <sup>9</sup>.

Muito menos conhecidas são as representações marítimas no contexto da pintura regional portuguesa. Citam-se apenas dois exemplos esclarecedores. O primeiro, muito interessante e raro, é o fundo marítimo com caravela pintado num *Calvário* de artista anónimo exposto no Museu da Porta da Ribeira em Mértola, peça que se sabe ter sido encomendada em meado do século XVI por D. João de Mascarenhas, senhor da vila e cavaleiro da Ordem de Cristo <sup>10</sup>. É absolutamente inusual, de facto, ver-se um *Calvário* com um largo segundo-plano de mar e, na linha do horizonte, uma nau, mas a biografia do encomendante, que foi soldado nas campanhas do Norte de África, deve justificar a precisa alusão marítima. Também oferece muito interesse iconográfico, pela minúcia da representação, uma predela representando *Santo Amaro*, com uma vistosa caravela em segundo plano, pintada por António Leitão, cerca de 1570, num retábulo hoje na igreja de Escarigo (Figueira de Castelo Rodrigo). Se incluirmos nesta mera demonstração as representações fresquistas, vemos também *Santo Amaro*, acompanhado de caravela, pintado a fresco na capela de Açoreira (Torre de Moncorvo) ou

<sup>7</sup> José Alberto Seabra Carvalho, in *Casa Perfeitíssima. 500 anos da fundação do Mosteiro da Madre de Deus, 1509-2009*, Lisboa, Museu Nacional do Azulejo, 2004.

<sup>8</sup> Maria Isabel Santa Clara Gomes Pestana, *Das coisas visíveis às invisíveis. Contribuição para o estudo da Pintura Maneirista na Ilha da Madeira, 1540-1620*, tese doutoral, Universidade da Madeira, 2004.

<sup>9</sup> Irisalva Moita (coord.), *VIII Centenário da Trasladação das Relíquias de São Vicente 1173-1973*, Lisboa, Câmara Municipl de Lisboa, 1973.

<sup>10</sup> Vitor Serrão, «Pintura quinhentista em Mértola e seu entorno», revista *Monumentos* (nº dedicado a Mértola), nº 36, 2019, pp. 72-85.

na de Santa Valha (Valpaços), ambos de meados do século XVI, e de um *ex-voto* afrescado, também, na igreja de Santa Leocádia (Chaves), sem esquecer os esgrafitos do antigo Hospital do Espírito Santo dos Mareantes, em Sesimbra <sup>11</sup>. E se estendermos o estudo de iconografia náutica ao século XVII, surpreendemo-nos, por exemplo, com os pormenores de embarcações no fundo de uma tela anónima como a *Santa Úrsula e o martírio das Onze Mil Virgens* da igreja de Santa Maria de Estremoz, mais uma peça a exigir (como tantas outras) atenção crítica e estudo analítico pluri-disciplinar...

Mas a peça mais relevante de quantas se referiram é, por certo, a grande pintura de *São Vicente Mártir* existente na nave da igreja de São Sebastião de Lagos, que de há muito conheço e admiro <sup>12</sup>, sempre extasiado pelo detalhismo com que o seu autor representou as embarcações marítimas e outros pormenores. Deste quadro, e do seu autor, nos ocupamos de seguida.

## 2. O painel de São Vicente de Lagos, uma jóia desconhecida.

A igreja de São Sebastião de Lagos, situada intramuros, é um belíssimo templo renascentista, ainda com a portada lateral lavrada com *grotesco romano* e temas zoomórficos <sup>13</sup>, e com o espaço interno formado por três naves divididas por arcos de volta perfeita assentes em colunas com capitéis <sup>14</sup>. Sabemos que D. João II mandou reconstruir o templo em 1490, mudando-lhe a invocação, que era da Senhora da Conceição, para São Sebastião, santo advogado contra os surtos pestíferos, muito frequentes nesta zona do Barlavento <sup>15</sup>.

Aquando do anúncio da visita da comitiva do jovem rei D. Sebastião ao Algarve em início de 1573, a igreja recebeu grandes benefícios, sendo certamente dessa fase a factura do retábulo-mor, que devia integrar as tábuas de que me ocupo. É nesse contexto, aliás, que Lagos é elevada a cidade, a 27 de Janeiro desse ano, dado ser muito populosa, e pelo facto de os moradores haverem prestado serviços relevantes no socorro e provimento das armadas

<sup>11</sup> Agradeço ao técnico de conservação e restauro Joaquim Inácio Caetano (ARTIS-IHA-FLUL) as referências a pintura mural que amavelmente lembrou no âmbito desta conferência.

<sup>12</sup> Vitor Serrão, «Artistas de Lagos. Séculos XVI e XVII», *Arquivos do Centro Cultural Português* (da Fundação Calouste Gulbenkian), Paris, vol. II, 1970, pp. 578-604.

<sup>13</sup> José Eduardo Horta Correia, *A arquitectura religiosa do Algarve de 1520 a 1600*, Porto, 1987 (com descrição do portal renascentista desta igreja).

<sup>14</sup> Está classificada como *Monumento Nacional* (Decreto nº 9842, DG, 1ª série, nº 137 de 20 Junho de 1924), com ZEP (Portaria, DG, 2.ª série, nº 275, de 24 de Novembro de 1969).

<sup>15</sup> Cf. João Baptista da Silva Lopes, *Corografia (...) do Reino do Algarve*, Lisboa, 1841; Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, vol. 4, Lisboa, 1874; José A. de Jesus Martins, *A freguesia de S. Sebastião. Estudo Histórico-monográfico*, Lagos, 1989; José Valentim Rosado e José A. de Jesus Martins, «Património Monumental de Lagos. As muralhas e o seu sistema defensivo» in *I Encontro Ibérico de Municípios com Centro Histórico* (Santarém, 1992), *Actas*, Santarém, 1994; e Daniela Nunes Pereira, *A evolução urbana de Lagos (séculos XV-XVIII)*, tese de Mestrado, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Algarve, Faro, 2012.

vindas do Norte de África, a que acrescia o secreto intuito, defendido por Joaquim Veríssimo Serrão, de já nessa altura «D. Sebastião se deixara embalar pela ideia da cruzada mauritana, reconhecendo a favorável situação da baía para servir de ponto de embarque à jornada de África»<sup>16</sup>. Um precioso relato da visita régia de D. Sebastião, escrito pelo cronista e também cartógrafo João Cascão, dado à estampa por Francisco de Sales Loureiro<sup>17</sup>, mostra como a entrada em Lagos foi acompanhada de festividades e cerimoniais, com ruas engalanadas a preceito, estando a Rua Nova «bem cheia de móvel; (e) havia por ela infinidade de gente, tanta que não havia porta, nem parede, nem barco no rio que não estivesse cheio e dizem que de todo Algarve acudiu aqui gente». Que se fizeram obras importantes na vila recém-designada cidade, e nesta igreja em particular, são muitos os testemunhos no relato, ainda que sem especificações sobre o que efectivamente se mandou construir.

Mas não é absolutamente certo que as quatro tábuas pertencessem ao retábulo-mor de São Sebastião (ainda que de há muito se encontrem no corpo da igreja). Na verdade, nenhuma das quatro tábuas evoca esse santo e, pelo contrário, temos nelas, pelo menos, duas referências a santos franciscanos: um painel representando *São Bernardino de Siena* e a dalmática do painel *São Vicente* onde se representa *São Boaventura*. Tal conduz a uma outra hipótese de trabalho que pode ser equacionada<sup>18</sup>: sabemos que o rei D. Sebastião estadeou a 22 de Janeiro de 1573 no convento capucho de São Vicente do Cabo, de frades capuchos franciscanos, onde o monarca quis estar presente nesse dia – data litúrgica de São Vicente – a fim de assistir às celebrações festivas e orar na igreja monacal. O convento, fundado no tempo de D. Dinis e popularmente chamado de *São Vicente do Corvo*, erguia-se no lugar do achamento das relíquias do santo e foi desde sempre alvo de grandes surtos de peregrinação<sup>19</sup>. Será que as quatro tábuas hoje na igreja de São Sebastião formavam o retábulo desse antigo convento -- que foi, todavia, muito danificado por um ataque do corsário inglês Francis Drake, em 1587 e por outro, de novo em 1596? A ser assim, a situação de pericuidade a que estavam sujeitos os frades levaria a que a casa religiosa tivesse de ser reconstruída, parcial ou totalmente, em 1606, com réditos reais, sendo os bens do antigo convento levados para Lagos. Ou, ainda, pode-se presumir que, aquando da exclausuração de 1834, esses bens, incluindo os quadros,

<sup>16</sup> Cf. Joaquim Veríssimo Serrão, *Itinerários de El-Rei D. Sebastião*, vol. II, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1963, pp. 67-68, 200 e 220-221; idem, «O reinado de D. Sebastião à luz dos seus itinerários», *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. XIV, Lisboa, 1964, pp. 57-93; idem, *História de Portugal*, Lisboa, Ed. Verbo, vol. IV (1495-1580), 1979, pp. 234-235.

<sup>17</sup> Francisco de Sales Loureiro, *Crónica quinhentista da Jornada del-Rei D. Sebastião às partes de África*, Lourenço Marques, 1970; idem, *Uma Jornada ao Alentejo e Algarve*, Lisboa, Livros Horizonte, 1984.

<sup>18</sup> Hipótese sugerida pelo historiador e poeta Ruy Ventura em conversas com o autor.

<sup>19</sup> O convento, erguido no sítio da ermida onde o túmulo do santo mártir se achava (e que foi arrasado pelos mouros no século XII, levando a que os ossos de São Vicente fossem trasladados para a Sé de Lisboa por ordem de D. Afonso Henriques), remonta a 1279. Em 1508, o Bispo de Silves D. Fernando Coutinho mandou erguer no local casas que assegurassem a defesa do cabo, doadas aos frades do Corvo, sendo a fortaleza já do tempo de D. João III. Cf. Valdemar Coutinho, *Castelos, fortalezas e torres da região do Algarve*, Faro, 1997, p. 161.



tivessem sido entregues à paróquia de São Sebastião de Lagos. A verdade é que não sabemos, mas o facto é que a iconografia das tábuas dá sustento a essa hipótese.

De facto, sabe-se que a costa algarvia viveu sempre sob a ameaça dos corsários argelinos, ou ingleses, que a atacavam amiúde. Conhece-se o relato de um ataque registado a 27 de Julho de 1557, quando «galés de turcos (...) estiveram neste cabo de sam vicente e lançaram gente em terra», tendo escapado «hum homem que vinha de Setúbal com outros dezassete, subindo pela rocha... e asy quatro frades que estauam pescando»<sup>20</sup>. Eram santos protectores do cabo, com culto no convento franciscano capucho, os santos São Vicente e São Boaventura. O ataque de Drake em 1587 destruiu aquele convento, como se disse, e uma outra incursão, em 1596, obrigou mesmo os frades a recolherem-se «com os calices e toda a mais pobreza que poderam pera os conventos de lagos e vilanoua onde ora estão»<sup>21</sup>. Talvez este ataque explique a passagem dos quadros do convento do Cabo para a igreja de São Sebastião, onde se encontram.<sup>22</sup>

Os painéis de retábulo hoje na igreja de São Sebastião, fossem ou não desse templo -- uma das sedes de paróquia importantes, que mereceu investimento do Senado da Câmara no contexto que antecedeu ou que coincidiu com a visita régia -- datam, seja qual for a circunstância, de cerca de 1570-1575, e não me estranharia que tivesse sido pintado mesmo em 1572, nas vésperas da chegada da comitiva do *Desejado*. Tendo sido apeadas em data ulterior, por certo no século XVIII, com o gosto barroco a dominar e a impor alterações na decoração das igrejas -- as tábuas desse antigo retábulo passaram a funções de mero ornamento parietal.

Trata-se de painéis pintados a óleo sobre pranchas de madeira de carvalho unidas no sentido vertical e dispostos, quero crer, em duas fiadas sobrepostas: da fiada de cima, chegaram-nos as pinturas de *Cristo com a cruz às costas (Caminho do Calvário)* e de *Cristo deposto da cruz*, sendo quase certo que havia ao centro um *Calvário*, já desaparecido. Na fiada de baixo, dispunham-se as pinturas de *São Vicente Mártir* e de *São Bernardino de Siena*, ambas existentes, tendo forçosamente de existir uma última, ou um santo franciscano (como *São Francisco de Assis* ou *Santo António de Lisboa*) caso o retábulo fosse do Convento de São Vicente do Cabo, ou um *São Sebastião* (centrando o conjunto) caso o retábulo fosse da igreja de que esse santo era e é padroeiro.

Os painéis têm inequívoca qualidade, bom desenho e sentido de composição, e mão personalizada, apesar de evidentes arcaísmos, com fidelidades à tradição flamenguizante da primeira metade do século e ainda sem manifestar ressonância das novas ardências maneiristas. Se as duas tábuas da *Paixão de Cristo* remetem para o conhecimento de fontes gravadas nórdicas, a partir de gravuras reconhecíveis oriundas de Bruges e Antuérpia, já as duas figuras de santos atestam o sentido de originalidade do pintor na busca de soluções plásticas,

<sup>20</sup> A.N.T.T. *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 101, n.º 89.

<sup>21</sup> Disto dá conta frei Estevão de Campo Maior, Ministro da Província da Piedade, em carta enviada ao rei desde Vila Viçosa (A.N.T.T. *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 113, n.º 106, 10 de Outubro de 1596). Agradeço a Francisco Bilou esta útil referência.

<sup>22</sup> A.N.T.T. *Corpo Cronológico*, Parte I, mç. 101, n.º 89. É documento de 27 de julho de 1557.

repertórios e modelos, com ênfase no modo com desenvolve os segundos planos (no *São Bernardino de Siena*) e, muito em especial, a larga paisagem marítima com embarcações no quadro de *São Vicente*. Trata-se, assim, de um mestre de província, com qualidades criadoras e a merecer distinção no panorama da nossa pintura quinhentista regional.

Como se disse, a iconografia naval exige um esforço pluri-disciplinar de identificação: continua a ser um terreno mal investigado pela História da Arte, muito por causa da falta de inventários sectoriais, de que o país falece. O painel de *São Vicente* é especialmente digno de nota, pela já referida presença de um diversificado e inestimável acervo de embarcações portuguesas da época, por certo pintadas *de visu* e que devem merecer toda a atenção dos especialistas de náutica. Foi em atenção a tais aspectos do quadro que sugeri a designação de *Mestre de Lagos* para o acervo de tábuas que integra estas e outros painéis no mesmo estilo. Nesta tábua, o santo diácono é apresentado de rosto jovem, tonsurado, com dalmática bem desenhada, ostentando na decoração uma vistosa e gorda «cartela de Antuérpia» emoldurando um meio-corpo de santo onde se vê *São Boaventura* em acto de escrita num escritório de trabalho.

O fundo marítimo é absolutamente extraordinário. No mar que se rasga à esquerda, vemos duas *galés de porte*, ou seja um par de galés propriamente ditas (e não galeotas, como se chamavam aos navios do mesmo tipo mas mais pequenos, como me esclarece Francisco Contente Domingues). Ambas deviam ter vinte e quatro bancos de cada lado, como era usual (embora na pintura não de vejam todos). Por detrás, mais afastada, vislumbra-se uma *nau de três mastros*, com as velas ao vento. Ainda à esquerda, na costa, vemos uma ave pousada sobre um tronco de árvore e o recorte de uma enseada onde avulta um rochedo. Do lado direito, desenham-se no mar mais *três naus, de velas enfunadas*, e um *escaler*, com dois homens na faina da pesca e lançando as redes, junto a uma figura de pescador sentado numa espécie de enseada, junto a uma árvore, recolhendo o fruto de uma bem sucedida e fértil pescaria. A presença do pescador traz à memória o relato, antes citado, de um ataque de piratas turcos em 1557 ao Cabo de São Vicente e da bravura demonstrada por certo pescador que subiu a escarpa e assim escapou de ser capturado ou morto pelos corsários. Quanto à figura central de São Vicente, com a sua portentosa dalmática ornada com preciosismos de pincel, incluindo a *cartouche* com a figura de São Boaventura, ostenta na mão direita a palma de martírio e segura à esquerda uma avantajada nau, desenhada com esmero, onde pousam dois corvos<sup>23</sup>.

Tudo neste *São Vicente* de Lagos tem, portanto, o maior interesse em termos de História da Arte e de *iconografia do mar e da viagem* ou, como observou Francisco Contente Domingues, estamos perante um quadro que é em si um *verdadeiro tratado de arqueologia naval!*

<sup>23</sup> Ao longo de muitos anos, tive oportunidade de discutir o programa iconográfico e a significação das representações náuticas deste painel com colegas e amigos como José Eduardo Horta Correia, Francisco Contente Domingues, Jorge Semedo de Matos, Francisco Lameira, Maria da Graça Mateus Ventura e Rui Loureiro.

### 3. O Mestre de Lagos: uma hipótese autoral.

As quatro tábuas quinhentistas da igreja de São Sebastião de Lagos são peças singulares sob o ponto de vista iconográfico e artístico mas, muito estranhamente, desconhecidas dos visitantes e dos estudiosos. Desde 1970 que lhes fiz referência em algumas conferências e estudos e, também, pelo facto de existirem na cidade, e no Barlavento algarvio, outras peças que atestam um mesmo estilo e poderem ser, por isso, tributáveis à mesma oficina <sup>24</sup>.

Entre estas se encontra um retábulo com inclusão de três tábuas conservadas no Museu de Lagos, que se supõe oriundo da Santa Casa da Misericórdia: trata-se do antigo altar da Senhora da Conceição, que integra ao alto uma *Imaculada Conceição* e, ao lado do nicho central, *São João Baptista* e *São Tiago Maior*. O tipo de desenho, a marcação de contornos e volumes, os pessoalismos de estilo, são indubitavelmente os mesmos que encontramos nas tábuas da igreja de São Sebastião. Mas também duas pinturas existentes na igreja de Vila do Bispo representando *São Pedro* e *São Paulo*, de há muito valorizadas por Adriano de Gusmão <sup>25</sup>, e duas outras na igreja de Nossa Senhora da Conceição de Carrapeteira (Bordeira), representando *São Pedro* e *Santo António de Lisboa*, aparentam estilemas idênticos, que apontam para uma mesma oficina activa na região no último terço do século XVI.

Todas podem ser, pois, agrupáveis no mesmo ciclo autoral, alguém muito respeitado e activo no então próspero mercado lacobrigense. Por investigações realizadas há muitos anos no arquivo da Misericórdia de Lagos, e em outros fundos documentais <sup>26</sup>, apurei que aí viviam e laboraram alguns pintores: *Álvaro Dias*, activo em 1571, ano em que lhe faleceu uma filha e cuja modalidade pictórica se desconhece, *Gaspar de Azevedo*, muito documentado desde 1581 a 1596 e, uns anos mais tarde, filho do anterior, *Cristóvão de Azevedo*, activo de 1588 a 1620 e irmão da Misericórdia <sup>27</sup>. Ainda se referenciam os pintores *Agostinho Mendes*, activo em 1630, e *Francisco Canelas*, activo entre 1631 e 1639 <sup>28</sup>.

<sup>24</sup> Vitor Serrão, «As tábuas quinhentistas da Igreja da Carrapeteira (Aljezur). Notas sobre a pintura maneirista no Algarve», revista *Espaço Cultural* (Boletim Cultural da Câmara Municipal de Aljezur), dirigida por Emanuel Correia, nº 3, Dezembro de 1989, pp. 7-10.

<sup>25</sup> Segundo Adriano de Gusmão, «são, dentro da sua época, das mais notáveis existentes em todo o Algarve» (cf. «Pinturas quinhentistas em Sagres (Vila do Bispo)», *Diário de Notícias* de 11 de Abril de 1963; republicadas em *Adriano de Gusmão - Ensaios de Arte e Crítica*, Lisboa, ed. Vega, 2004, pp. 330-331).

<sup>26</sup> Vitor Serrão, «Artistas de Lagos. Séculos XVI e XVII», *cit.*, 1970, pp. 578-604.

<sup>27</sup> Em de 3 de Março de 1588, Cristóvão de Azevedo, aí dado como filho de Gaspar de Azevedo, foi padrinho num baptismo em Santa Maria de Lagos. Informação inédita comunicada pelo Dr. Francisco Bilou. Trata-se do pintor, pois a assinatura de Cristóvão de Azevedo é absolutamente igual à de outro assento da Misericórdia de 1620

<sup>28</sup> Segundo o senhor Doutor Pedro Penteado, este pintor Francisco Canelas (nascido em 1591) denunciou à Inquisição, nas «deavassa» de 1631, diversos alegados escândalos de conterrâneos seus, voltando a ser denunciante, em 1638, na visitação do Bispo D. Francisco Barreto. Em tempos de grande repressão contra-reformista, o diligente pintor apontava-lhes práticas judaizantes, actos imorais ou faltas de empenho nas práticas de culto !

O Mestre de Lagos pode ser conjecturalmente identificável com o citado pintor Gaspar de Azevedo, dada a constância com que ele surge referenciado nos fundos manuscritos laco-brigenses do fim do século XVI e o grau de relacionamento social que dessa documentação se salienta <sup>29</sup>. Nascido em Bensafrim nos anos 40 do século XVI, membro da irmandade da Misericórdia de Lagos, relacionado com a pequena nobreza local e com mareantes, associado em alguma documentação ao imaginário André Nunes, com relação intensa com a igreja de Santa Maria (onde testemunhou vários assentos paroquiais) e com actividade centrada no último terço da centúria, bem pode, por isso, vir a ser reconhecido como o autor das pinturas citadas de Lagos, Vila do Bispo e da Carrapateira – ainda que sem uma base documental, por enquanto indefinida <sup>30</sup>. Era importante, antes de mais, proceder-se à necessária etapa de conservação, exame laboratorial e restauro de todas estas peças, permitindo um mais profundo cotejo técnico e estilístico, com subsequente revalorização deste património tão significativo da arte portuguesa.

Quando Gaspar de Azevedo nasceu na pequena povoação de Bensafrim, pelos anos quarenta do século XVI, a ainda vila de Lagos era um centro importante devido aos seus contactos privilegiados com os espaços ultramarinos. Em Outubro de 1541, assinala-se a chegada ao seu porto de uma nau carregada de ornamentos provenientes do convento de São Francisco de Safim, contando-se entre eles uma «*fermosa cruz de prata e Retauollos*» <sup>31</sup>, pequena amostra de um intercâmbio de novidades que foi por certo muito mais intenso do que se julga, dada a série de mercadorias e matérias-primas que passavam pelo mercado de Lagos. Os seus mareantes estavam agrupados na poderosa irmandade do Corpo Santo, e as encomendas prosperavam, bem como os sinais de intolerância, a dar fé na crueza das denúncias ao Santo Ofício, a par do intenso tráfico de escravos africanos. Em 1562, conta uma denúncia inquisitorial feita por um mourisco, João Baptista, cativo de D. Garcia de Meneses, contra Francisco Fernandes, ourives, acusado de «*zombar das imagens sagradas*» a propósito de certas pinturas a fresco em casa privada de Lagos («*estando en outra casa com o dito Francisco Fernandes por na parede da dicta casa estarem certos debuxos de hum bispo e doutros figurantes e asy Rostos somente com asas que lhe parecia ser d'anjos*» <sup>32</sup>).

<sup>29</sup> A 8 de Outubro de 1588, a 22 de Janeiro de 1589, a 21 de Abril de 1591, a 23 e a 24 de Agosto de 1592 e a 27 de Fevereiro de 1596 o pintor Gaspar de Azevedo assinou alguns assentos de baptismo em Santa Maria de Lagos; a 28 de Setembro de 1587, a 15 de Abril e a 4 de Novembro de 1597, assinou assentos de casamento, em que testemunhou; e a 27 de Outubro de 1602 assina num termo de defuntos. Em alguns destes assentos paroquiais, que assina, é designado pintor e no de 1588 é referido a morar em Bensafrim. Informações inéditas amavelmente comunicadas pelo senhor Dr. Francisco Bilou.

<sup>30</sup> A proposta de identificação, que discuti com Francisco Bilou, que pela primeira vez a sustentou, carece ainda de maiores pesquisas nos fundos arquivísticos algarvios.

<sup>31</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, mç. 70, n.º 115. Inédito.

<sup>32</sup> A.N.T.T., *Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa*, proc. 9218, fls. 6 e vº. Informação inédita de Francisco Bilou.

Estas pinturas trouxeram-nos, mais uma vez, o encontro com o mar e a viagem, um tempo do Renascimento português ligado à expansão marítima e ao desvendar de novos espaços, magnas tarefas em que os estaleiros de Lagos e, pelos vistos, também os artistas, tiveram papel de destacada importância.

**Agradecimentos:**

Almirante Francisco Vidal Abreu, Comandante Hélder Zambujo, Prof. Doutora Manuela Mendonça, Doutora Natália Correia Guedes, Prof. Doutor Francisco Contente Domingues, Doutor José Manuel Garcia, Doutor Jorge Semedo de Matos, Prof. Doutora Maria da Graça Ventura, Prof. Doutor José Eduardo Horta Correia, Prof. Dr. Francisco Lameira, Doutor Rui Loureiro, Dr. Ruy Ventura, Doutor Joaquim Inácio Caetano, Dr. José Meco, Doutor Pedro Penteado e Dr. Francisco Bilou.



1. Mestre de Lagos (Gaspar de Azevedo ?), *São Vicente Mártir com fundo marinho*. Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.



2. Mestre de Lagos, *Cristo com a cruz às costas*. Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.
3. Mestre de Lagos, *Cristo deposto da cruz*. Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.



4. Mestre de Lagos, *São Bernardino de Siena*. Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.



5 a 8. Mestre de Lagos, *São Vicente Mártir com fundo marinho* (pormenores).  
Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.



9-10. Mestre de Lagos (Gaspar de Azevedo ?), *Cristo com a cruz às costas* (pormenores).  
Cerca de 1570-75. Igreja de São Sebastião de Lagos.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gaspar de Azevedo' with a large, stylized flourish below it.

11. Fac-símile da assinatura do pintor Gaspar de Azevedo.



12. *Vista de Lisboa*, por Simon Bening, pormenor de iluminura da *Genealogia dos Reis de Portugal*, c. 1525-30, British Library, London.



13. Caravela em tormenta, pormenor de uma tábua representando *São Pedro Gonçalves Telmo*, do fim do século XVI, na Capela do Corpo Santo, no Funchal.





14. António Leitão, *Santo Amaro*, c. 1570-80, predela de um retábulo na igreja de Escarigo (Figueira de Castelo Rodrigo).

15. *Santo Amaro* com caravela, fresco de meado do século XVI. Capela de Santa Marinha de Açoreira (Torre de Moncorvo).



17. Autor desconhecido, *Santa Úrsula e o martírio das Onze Mil Virgens*, 2ª metade do século XVII. Estremoz, igreja de Santa Maria do Castelo.

## SESSÃO SOLENE DE ATRIBUIÇÃO DO PRÉMIO “ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA” / 2018

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 19 de Março

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

É um gosto para a Academia de Marinha recebê-lo nesta sua casa para presidir a mais uma sessão académica em que se procederá à atribuição de um dos seus prémios institucionais. Por isso o saudamos pela honra que nos concede.

Senhores Académicos, Senhores Convidados, sejam bem-vindos.

A sessão de hoje é a segunda que se integra nas comemorações do cinquentenário da Academia de Marinha. Como elementos distintivos desta efeméride, temos hoje três ações.

Em primeiro lugar, hoje teremos o lançamento pelos CTT de um inteiro postal celebrando os 50 anos da Academia de Marinha. Agradeço este particular apoio à administração dos CTT na pessoa do seu chairman, o Professor António Gomes Mota, de novo aqui presente e que hoje se faz acompanhar pelo Dr. José Laia.

Depois, no final da sessão de hoje, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada procederá a duas inaugurações. Primeiro, de uma exposição de todas as obras produzidas pela Academia de Marinha ao longo dos seus cinquenta anos e que se manterá até ao final do corrente ano académico.

Seguidamente, no topo nascente da mesma galeria, descerrará um belo vitral da autoria de Ricardo Leone e datado de 1931. A este reconhecido vitralista se deve a iniciativa de restaurar o tríptico da Paixão, conjunto de vitrais da casa capitular, datado de 1514. Sem a sua iniciativa, ousadia, inteligência e perseverança, possivelmente não seria possível Portugal ter ainda hoje vitrais dessa época. Foi discípulo de Cláudio Azambuja de quem adquiriu a sua oficina em 1920, após a sua morte. Os anos mais prósperos do seu trabalho situam-se nas décadas de 30 e 40 do século passado, período em que se enquadra a obra que hoje será inaugurada. Faleceu em 1971.

Não posso deixar de publicamente agradecer a cedência, para exibição permanente, desta peça que se encontrava nas reservas do Museu da Marinha, ao respectivo Director, bem como, naturalmente, ao Senhor Director da Comissão Cultural de Marinha.

Regressemos agora ao tema central que hoje aqui nos trouxe.

A sessão de hoje destina-se a fazer a entrega do Prémio “Almirante Teixeira da Mota – 2018”. Este prémio encontra-se regulado pela Portaria n.º 28/2016, de 17 de Fevereiro,

destinando-se a incentivar e a dinamizar a pesquisa e a investigação científica na área das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas.

É concedido em anos alternados e constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 5.000€, podendo a ele concorrerem cidadãos nacionais e estrangeiros que apresentem trabalhos originais nos referidos domínios.

O patrono deste prémio - Almirante Teixeira da Mota – foi um insigne oficial da Armada, denodado investigador da história e ciências marítimas, tendo prestado altos serviços à Marinha e à Nação e alcançado visível notoriedade além-fronteiras nos referidos campos de investigação, designadamente nas áreas de navegação, cartografia e etnografia, tendo sido o segundo Presidente da Academia de Marinha. Alguns dos presentes foram seus alunos.

Ao prémio de 2018 concorreram cinco obras tendo sido constituído um júri para as apreciar. Para além dos tradicionais quatro elementos do Conselho Académico, o júri incluiu dois membros da nomeação do Presidente, os académicos Sousa Reis e Alves Gaspar, para além dos representantes da Academia Portuguesa da História e da Academia das Ciências de Lisboa, respectivamente os professores Alberto Martins e Dias Farinha. A todos agradeço o seu concurso para este fim, o que muito vem valorizar a decisão e o prémio atribuído.

Os trabalhos foram analisados no seu valor intrínseco e na sua valoração relativa. Após prolongada troca de impressões, o júri deliberou, por maioria, atribuir o prémio “Almirante Teixeira da Mota/2018 ao trabalho “As pescas em Portugal” do nosso académico Professor Álvaro Garrido.

Das fichas preenchidas pelos avaliadores respigo o seguinte: “Este trabalho constitui uma análise muito correcta do problema das pescas num período que vai do final do século XIX até à actualidade ... embora com ênfase no período do Estado Novo e suas vicissitudes e, depois de 1974, onde analisa os constrangimentos que advêm da acção da Comunidade Europeia. Estudo muito completo e com referências importantes”. E ainda “As descrições são exuberantes e com um articulado de grande relevo. Este tipo de ensaios, mesmo que parcialmente, vem enriquecer o conhecimento do sector das pescas em Portugal”.

Faço notar que este trabalho foi, entretanto, editado pela Fundação Francisco Manuel dos Santos e apresentado publicamente, o que é bem revelador da importância que lhe foi atribuída.

O autor é professor da Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra desde 1995, sendo coordenador da Escola de estudos Avançados e do Grupo de História Económica e Social da mesma Universidade. É uma referência maior da História Marítima Nacional, para além de um profundo conhecedor do corporativismo do Estado Novo, sendo vasta a obra por si já publicada sobre estas matérias. Realizou uma obra notável transformando o Museu Marítimo de Ílhavo de um simples museu municipal num polo de atracção nacional e internacional. É um assíduo colaborador desta Academia desde 2013.

O júri decidiu, ainda, atribuir uma menção honrosa ao trabalho “O Armorial da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional”, obra de vulto, inovadora e ímpar na

Heráldica de Marinha. Esta obra é da autoria do nosso académico António Manuel Gonçalves em colaboração com José Manuel Cabrita.

Para os que não sabem, estes dois autores já foram responsáveis pela edição de um notável livro com a história da "SAGRES", tendo ainda recentemente publicado mais uma obra, com o patrocínio dos CTT, cujo título é "Navegar à Vela". Já o li e sinceramente recomendo-o, mesmo para não velejadores, como é o meu caso, pois constitui uma excelente oferta de qualidade, pelo texto, ilustrações e apresentação, o que já constitui uma marca de água dos autores.

Feitas as apresentações podemos passar à fase seguinte.

Muito obrigado.



# O DOMÍNIO DO REI NAS ÁGUAS INTERIORES E NO MAR ADJACENTE ENTRE OS SÉCULOS XII E XIX

Comunicação apresentada pelo Académico  
Fernando Gomes Pedrosa, em 26 de Março

RESUMO. 1. Introdução. 2. Os rios navegáveis e flutuáveis. 3. A orla marítima. 4. A baleia, o coral e os peixes reais. 5. Os tributos e as jurisdições. 6. O mar adjacente. 7. O mar territorial. 8. Conclusão.

## 1. INTRODUÇÃO

Segundo Henrique de Gama Barros,<sup>1</sup> nos primórdios da Nacionalidade a caça e a pesca apresentavam-se como direito inerente, sem restrições, ao domínio do solo, e este incluía os rios que o banhavam ou atravessavam. «Se a terra era porto de mar, em regra pertencia também ao senhorio o pescado». Esta tese foi seguida pela generalidade dos autores: «A princípio foi considerada a pesca como um direito senhorial, exercido pelo rei ou delegado por ele nos titulares e corporações religiosas, que em virtude de favor ou doação régia, ou em resultado de património, faziam da pesca uma espécie de caça reservada em toda a área dos respetivos condados, dioceses, castelos e mosteiros».<sup>2</sup> «O domínio senhorial projetado sobre a riqueza piscícola das águas interiores (...) é uma das manifestações típicas das relações económicas feudais».<sup>3</sup>

Não foi assim. Desde o início da Nacionalidade, no século XII, até à revolução liberal, no século XIX, o rei foi sem contestação senhor e juiz supremo das águas interiores, da orla costeira e do mar adjacente.

## 2. OS RIOS NAVEGÁVEIS E FLUTUÁVEIS

Foram sempre consideradas águas particulares as situadas dentro de prédios particulares e as não perenes, que secam em parte do ano, isto é, as não navegáveis nem flutuáveis que os atravessam. O direito de pescar nas águas particulares pertence aos donos dos prédios onde tais águas estão ou correm.

Quanto aos rios navegáveis e flutuáveis, os reis sempre os consideraram como sua propriedade, não limitada por quaisquer outros direitos. São direitos reais, estabelecem as Ordenações

---

<sup>1</sup> *História da administração pública em Portugal*, vol. III, Lisboa, Tipografia Castro Irmão, 1914, pp. 18-19.

<sup>2</sup> A. A. Baldaque da Silva, *Estado atual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. XXIII.

<sup>3</sup> Armando Castro, *A evolução económica de Portugal dos séculos XII a XV*, vol. IV, Lisboa, Portugália, 1966, p. 98.

Filipinas (Liv.2, tit. 26, nº 8), «as estradas e ruas públicas, antigamente usadas, e os rios navegáveis, e os de que se fazem os navegáveis, se são caudais, que correm em todo o tempo. E posto que o uso das estradas e ruas públicas, e dos rios, seja igualmente comum a toda a gente, e ainda a todos os animais, sempre a propriedade deles fica no Património Real». Esta disposição já estava, com o texto menos elaborado, nas Ordenações Manuelinas (Liv.2, tit. 15, nº 7), nas Afonsinas (Liv.2, tit. 24, nº 5) e numa lei do rei D. Duarte. A lei do rei D. Duarte, acolhida nas Ordenações Afonsinas (Liv.2, tit. 24, nº 28), também incluía nos direitos reais «as rendas das pescarias, que os reis d'antigamente per usança de longo tempo acostumaram d'aver, e levar, assy das que se fazem no mar como nos rios». Esta legislação mais não fez do que consagrar o que já vigorava desde o início da Nacionalidade e assim continuou, até que, por um decreto de 13.8.1832, «a propriedade das águas das correntes navegáveis e fluviáveis foi expressamente retirada à Coroa e atribuída à Nação».<sup>4</sup> Elias da Costa considera tratar-se de «propriedade sui generis, tanto o uso comum limitava a propriedade do rei. Melhor lhe caberia por isso a designação de património da Nação ou do Estado, uma vez que, como geralmente se entendia, o que importava acima de tudo era a perfeita salvaguarda daquele destino nacional, principal, a que se encontrava afetado, e não os direitos ou mesmo as simples vantagens do rei como pessoa e soberano». Cita Manuel Borges Carneiro<sup>5</sup>: «Chama-se rio público ou ribeiro público o que é perene ou perpétuo, sc., que não seca de verão, inda que não seja navegável. Os rios públicos são da Coroa quanto à propriedade. Quanto ao uso são comuns a toda a gente, sc., para beber, pescar, navegar, usar das águas, e ainda aos animais. O qual uso o soberano não pode tolher ou restringir, salvo por justa e legítima causa de bem público». E António Luís de Seabra<sup>6</sup>: «(...) o direito reconhecido ao uso das águas dos rios navegáveis foi anulado pelo direito de propriedade real, que se fez sentir nas imposições e alcavalas a que aquele uso foi sujeito (...) São exemplo de concessões da Coroa as doações ao Prior do Crato de todas os rios das terras de que era donatário e ao conde D. Pedro de Menezes das águas de Leiria e do seu termo».

O domínio incontestado do rei nos rios navegáveis manifestou-se também na instituição de pesqueiras (caneiros ou canais), coutadas e caneiros reais. Pesqueiras são instalações fixas de pesca nas margens. Coutadas são espaços demarcados onde só os donatários podem conceder autorização para pescar. De dimensão variável, à volta de uma légua ou dois tiros de besta, nem sempre respeitam a propriedade dos terrenos confinantes, sendo vulgar a sua doação a privilegiados sem terreno no local. Já existiam na primeira dinastia e o seu número aumentou quando D. João I e D. Afonso V distribuíram benesses após a revolução de 1383-85 e a batalha de Alfarrobeira.

Os peixes que entram pela foz e sobem os rios para desovar, em especial os sáveis, as lampreias e os salmões, mereceram uma atenção especial dos reis, que doaram pesqueiras ou caneiros situados mesmo junto à foz, como sucedeu no Cávado, no Neiva, no Lima e no

<sup>4</sup> Ary de Almeida Elias da Costa, *Propriedade das águas não navegáveis nem fluviáveis*, separata da Revista Portugal Judiciário, Porto, 1978, pp. 3, 8.

<sup>5</sup> *Direito Civil de Portugal (...)*, tomo IV, Lisboa, Tip. Maria da Madre de Deus, 1858, p. 104.

<sup>6</sup> *A propriedade (...)*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1850, p. 158.

Ave. O lugar de Fão, junto à foz do Cávado, foi doado ao duque de Bragança em 1496, com todos os direitos, rios, ribeiros, pesqueiras, etc.<sup>7</sup> As Memórias Paroquiais de 1758 indicam que na foz do rio, em Esposende e Fão, no período de 1 de janeiro até à Páscoa só a Casa de Bragança pode mandar pescar com redes atravessadas para salmões, lampreias e outros peixes migrantes. No séc. XVIII a pesca da lampreia entre a foz do Neiva e o primeiro açude (um quarto de légua) era foreira à Casa de Bragança. Em 1891, Baldaque da Silva<sup>8</sup> relata um facto que considera extraordinário: um indivíduo apropriou-se de privilégios que teria comprado à Casa de Bragança e colocou «uma rede de estacada a curta distância da foz, impedindo assim que as lampreias subam e cativando-as todas». No rio Lima, as Memórias Paroquiais indicam uma pesqueira do rei, para a pesca de lampreia, que se podia instalar desde a foz até cerca de uma légua para montante: «tem a Casa de Bragança metade das lampreias, e os pescadores que fazem as pescarias, que são nobres e dos principais desta província, a outra metade». O foral manuelino de Vila do Conde (1516) refere a demanda entre o mosteiro de Santa Clara e o «senhorio dos direitos reais de Azurara sobre a quem pertencerá pôr as estacadas no rio» Ave.

Se a foz do rio é muito extensa e profunda, o rei pode estabelecer um caneiro, chamado real, mais a montante, como sucedeu no Mondego e no Tejo. O Caneiro Real de Coimbra era um «espaço demarcado no rio com estacadas e cuja pescaria, por posse antiquíssima, era considerada como direito real, sendo como tal arrendada ou aforada pelos oficiais da Coroa ou dos seus donatários. Está compreendido na doação dos direitos reais de Coimbra ao infante D. Pedro e aos donatários que se lhe seguiram, os duques de Coimbra e Aveiro».<sup>9</sup> Após a extinção da Casa de Aveiro, regressou à posse da Coroa até à revolução liberal. No Tejo, o Caneiro Real estava em Abrantes. Já em 1176 o «canal de Aulantes» (Abrantes) foi entregue ao mosteiro de Lorvão.<sup>10</sup>

Todas as doações que os reis faziam nos rios navegáveis eram a título precário, reversíveis. Como dirá Carlos Alberto Menezes<sup>11</sup> «o património da Coroa é inalienável. O domínio dos bens da Coroa, ainda mesmo quando sejam doados, escambados ou vendidos, tem sempre reversão».

### 3. A ORLA MARÍTIMA

Diz-se que na Europa medieval, de um modo geral, os proprietários de terras junto ao mar ou aos rios, mosteiros, igrejas ou senhores laicos, arrogavam-se o direito de conceder

<sup>7</sup> Manuel Inácio Pestana, *A reforma setecentista do Cartório da Casa de Bragança*, Lisboa, Fundação da Casa de Bragança, 1985, pp. 65, 83, 90, 92, 285.

<sup>8</sup> *op. cit.*, p. 93.

<sup>9</sup> João Correia Ayres de Campos, Índices e sumários dos livros e documentos mais antigos e importantes do Arquivo da Câmara Municipal de Coimbra, fasc. I, Coimbra, 1867, p. 32.

<sup>10</sup> Rui de Azevedo, *Documentos medievais portugueses. Documentos Régios*, vol. I, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1958, p. 432.

<sup>11</sup> *Plano de reformas dos forais e direitos banais (...)*, Lisboa, Na Impressão Régia, 1825, p. 4.



autorizações de pesca e receber os tributos.<sup>12</sup> Não foi assim em Portugal. Os reis também sempre consideraram como sua propriedade, não limitada por quaisquer outros direitos, toda a orla costeira. As doações que faziam, de terras ou tributos, eram sempre reversíveis.

D. Afonso Henriques fez várias doações na zona costeira entre a foz do Mondego e a foz do Mira a Paio Guterres da Silva e ao mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Em 1134 Paio Guterres da Silva, que recebera do rei a vila de Quiaios, cede metade ao mosteiro de Santa Cruz, incluindo as águas, as terras cultas e incultas, os moinhos e o foro de mar: «cum suis ingressibus et regressibus, pascuis et aquis, terris cultis et incultis, molendinis et foro maris».<sup>13</sup> O mosteiro irá basear-se neste «foro maris» para reivindicar os tributos do pescado e os destroços dos navios naufragados. Em 1250, D. Afonso III doa à Ordem de Avis o castelo de Albufeira, excluindo a jurisdição e os direitos que os reis costumam ter no mar («exceptis juribus et directis que reges consueverunt habere in mari»), entre os quais as baleações e o pecegio.<sup>14</sup> «Pecegio», «peceo», termos usados entre nós, ou «peceium – fractura navium», laganam, wrecum, droit de brit, era o direito que os reis alegavam ter aos bens e pessoas naufragadas.<sup>15</sup> Em 1250, D. Afonso III doa ao chanceler Estêvão Eanes o castelo de Porches, com «tota piscaria que est in littore maris in terminis dicti castri, tam maris quam aque dulcis», exceto, entre outras coisas, o pecegio e as baleações.<sup>16</sup> O rei doa o castelo, o termo circundante e toda a «piscaria» no mar e na água doce. A «piscaria» é o direito a receber os tributos do pescado. É esta a fórmula, com ligeiras variantes, que o rei emprega ao doar as zonas marítimas e fluviais. Em 20.8.1253, o rei de Castela doa a aldeia de Lagos a Frei Roberto, bispo de Silves, retendo para si os direitos do mar, dos quais o bispo retirará o dízimo: «el aldea que dizen Lagos (...) sacado ende todos los derechos de la mar que tengo pera mi e destes derechos do a vos fray Roberth obispo de Silves e a vestra iglesia (...) todo el diezmo».<sup>17</sup>

<sup>12</sup> *La mer territoriale, études historiques et juridiques*, par Arnold Raestad, Paris, 1913, pp. 23, 151; Michel Bochaca, Beatriz Arizaga Bolumburu, Alain Gallicé, «Les pêches maritimes dans de golfe de Gascogne à la fin du Moyen Age», in *Revue d'Histoire Maritime*, n° 15, PUPS, La Sorbonne, 2012, p. 66.

<sup>13</sup> Leontina Ventura e Ana Santiago Faria, *Livro Santo de Santa Cruz*, Coimbra, INIC, 1990, p. 318.

<sup>14</sup> Leontina Ventura e António Resende de Oliveira, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2006, p. 234; João Martins da Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história*, supl. vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, p. 377 (doravante, DP).

<sup>15</sup> Ruy de Albuquerque e Martim de Albuquerque, *História do direito português*, vol. I, tomo II, Faculdade de Direito, Lisboa, 1983. p. 125. *La mer territoriale, études historiques et juridiques*, par Arnold Raestad, Paris, 1913, pp. 23, 151; Michel Bochaca, Beatriz Arizaga Bolumburu, Alain Gallicé, «Les pêches maritimes dans de golfe de Gascogne à la fin du Moyen Age», in *Revue d'Histoire Maritime*, n° 15, PUPS, La Sorbonne, 2012, p. 66.

<sup>16</sup> Leontina Ventura e António Resende de Oliveira, *Chancelaria de D. Afonso III*, vol. II, p. 63.

<sup>17</sup> Leontina Ventura, António Resende de Oliveira, *Chancelaria de D. Afonso III*. Livros II e III, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011, p. 247.

#### 4. A BALEIA, O CORAL E OS PEIXES REAIS

As baleias afluíam à costa e muitas encalhavam, morrendo sufocadas à compressão do próprio corpo, com tal frequência que o direito aos «achados do mar» («jus naufragii») incluía «nau ou navio ou qualquer cousa com sua mercadoria ou uma baleia e tudo o mais que o mar lance fora». E também se «matavam» baleias no mar, como se lê no contrato de arrendamento de todas as baleações, desde a foz do Minho até à foz do Guadiana, que D. Afonso IV celebrou ou tentou celebrar em 1335 ou 1336 com o mercador Vasco da Serra: «E o dicto Rendeiro deue a auer todalas baleas, cocas, busaranhas, raizes [roazes], sereas e todolos outros peixes semelhaulis a estes que os baleeiros matarem».<sup>18</sup> Em carta de 28.9.1340, o rei arrendou por 6 anos todas as baleações do reino ao mercador Afonso Domingues, dito Donzel.<sup>19</sup> Ao arrendar as baleações, de uma ponta à outra da orla costeira, manifesta o seu domínio incontestado sobre todas as baleias que apareçam no mar ou arrojadas à costa. E o mesmo se poderá dizer do coral que o rei também não inclui nas doações de zonas marítimas. A primeira informação segura sobre a apanha de coral é uma carta de 16.7.1443, na qual o infante D. Pedro a concede aos mercadores Bartolomeo «Florentim» (de Florença) e João Forbin (de Marselha), em exclusivo por 5 anos nos mares do reino.<sup>20</sup> As concessões seguintes também serão em exclusivo nos mares do reino.

Peixe ou pescado real é um tributo seletivo que incide apenas sobre uma ou algumas espécies e que o rei pode ou não incluir nas suas doações. Em 5.1.1372, o rei D. Fernando doou a Leonor Teles várias povoações, entre as quais Almada, Abrantes, Sacavém, Óbidos, Aveiro e Atouguia, com «portos, pescarias, direitos reais, dízimas do mar e pescados reais».<sup>21</sup> Em 7.4.1411, D. João I doou ao infante D. Henrique uma vasta extensão territorial nas zonas de Seia, Celorico da Beira e Viseu, com «ribeiros e rios e pescarias deles e do mar», ressaltando, entre outras coisas, os peixes reais.<sup>22</sup>

#### 5. OS TRIBUTOS E AS JURISDIÇÕES

O principal tributo sobre a pesca era, desde o séc. XII, a dízima do pescado, que a partir de 1420 se passou a chamar velha, quando o rei nesse ano instituiu outra dízima, a nova. A dízima velha estava muitas vezes doada ao senhor da terra. A dízima nova, não, sendo normalmente doada a uma entidade da nobreza ou do clero sem propriedades no local. As dízimas, velha e nova, do pescado de Viana da Foz do Lima foram doadas em 1499 ao marquês de Vila

<sup>18</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, vol. II (1336-1340), ed. preparada por A. H. Oliveira Marques e Teresa Ferreira Rodrigues, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, INIC, 1992, pp. 10-12.

<sup>19</sup> D.P., I, pp. 64-66.

<sup>20</sup> F. M. de Sousa Viterbo, «A pesca de coral no século XV», in *Arquivo Histórico Português*, vol. I, Lisboa, 1903, pp. 315-316; *Monumenta Henricina*, vol. X, Coimbra, 1969, p. 170.

<sup>21</sup> ANTT, Chanc. D. Fernando, Liv. 1, fl. 107.

<sup>22</sup> A. J. Dias Dinis, *Estudos Henriquinos*, vol. I, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1960, p. 387.

Real,<sup>23</sup> que não era senhor da terra. Nas mesmas circunstâncias estava o duque de Bragança, que recebeu as dízimas velha e nova do pescado de Lisboa em 1499, e depois as dízimas novas de várias povoações costeiras.<sup>24</sup> O rei diz numa sentença que a dízima nova nunca se deve entender doada ao senhor da terra, salvo se expressamente nomeada na doação: «Por quanto em muytas doaçõens feytas por Nós, e pelos Reys nossos antecessores são postas clausulas muyto geraes, e exuberantes, declaramos, que por taes doaçõens, e clausulas nelas contheudas, nunca se entende serem dadas as dízimas novas dos pescados, nem os veeiros, e minas, de qualquer sorte que sejão, salvo se expressamente forem nomeados, e dados na dita doação».<sup>25</sup>

Os restantes tributos, assim como as jurisdições, estão de um modo geral estabelecidas nas doações e nos forais, onde os reis indicam o que doam e o que reservam para si. Por exemplo, em 8.4.1370, D. Fernando doa o castelo e o lugar de Cascais a Gomes Lourenço de Avelar, com todas as rendas, direitos e pertenças, e com toda a jurisdição alta e baixa, mero e mixto império, mas ressalvando para si, entre outras coisas, a correição e a alçada da apelação nos feitos crimes, as dízimas e direitos das mercadorias que vierem por mar e a jurisdição dos homens do mar.<sup>26</sup> A expressão «mero e mixto império» tem suscitado controvérsia. Segundo António Manuel Hespanha,<sup>27</sup> mero império era a atividade jurisdicional movida pelo interesse geral (punição penal, defesa interna e externa da paz); a movida pelo interesse de um particular era «mixto império» (salvaguarda dos direitos dos particulares). Opinião diferente tinha Juan de Hevia Bolaños:<sup>28</sup> mero é a faculdade de fazer justiça nas causas criminais; mixto, a de fazer justiça nas causas cíveis. As jurisdições que o rei doava também eram reversíveis, como se lê nas Ordenações Filipinas, Livro 2º, tit. 45: «Em que maneira os senhores das terras usarão da jurisdição que pelo rei lhes for dada (...) nas doações feitas às rainhas e aos infantes e alguns senhores das terras foram postas cláusulas que lhes concediam algumas terras, vilas e lugares, com toda sua jurisdição cível e crime, mero e mixto império, não reservando para si [o rei] parte alguma da dita jurisdição, e em outras reservaram algumas partes dela. E posto que as ditas doações passassem assim largamente, sempre se entenderam que fique reservada ao rei a mais alta superioridade e real senhorio que ele tem em todos os seus súbditos e naturais, e estantes em seu reino».

Havia sobreposição de competências jurisdicionais de três entidades, o rei, o donatário e o município. O rei limitava os poderes do donatário e também os do município, interferindo nas suas posturas. D. João II confirmou à vila de Setúbal (7/6/1486) o privilégio concedido por

<sup>23</sup> *História Florestal Aquícola e Cinegética*, dir. Carlos Manuel Baeta Neves, 7 vols., Lisboa, Direção Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1980-1993, vol. IV, p. 159 (doravante, HFAC).

<sup>24</sup> Inácio Pestana, *op. cit.*, pp. 74, 94, 120, 321; HFAC, IV, pp. 285 e ss; HFAC, V, fasc. II, p.73.

<sup>25</sup> Manuel Álvares Pegas, *Commentaria ad ordinationes* (...), tomo IX, Lisboa, 1684, p. 277; António Manuel Hespanha, *História das Instituições* (...), Coimbra, Almedina, 1982, p. 294.

<sup>26</sup> D.P., supl. vol. I, p. 404.

<sup>27</sup> *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder político. Portugal - séc. XVII*, Coimbra, Livraria Almedina, 1994, pp. 278, 392.

<sup>28</sup> *Curia Philippica* (...), Valladolid, 1605, p. 54.

D. João I, de ser guardada a postura camarária no tocante aos cestos do pescado,<sup>29</sup> e (13.6.1486) outro privilégio de D. João I, em 1425, de não pagarem às igrejas mais que o dízimo do sal, figos passados, uvas e outros frutos, contrariando assim as exigências dos rendeiros e almoxarifes do Mestre de Santiago.<sup>30</sup> Em 6.5.1496, foi confirmado aos pescadores de Setúbal um privilégio de 1450, pelo qual podiam tirar aos domingos, dias de festa e dias santos os pescados, redes e aparelhos de suas barcas, e levar para suas casas, sem embargo da ordenação e posturas do concelho.<sup>31</sup>

São direitos reais, estabelecem as Ordenações Afonsinas, Liv. 2, tit. XXIV, n.ºs 6 e 9, os portos do mar e as rendas e direitos que se costumam pagar das mercadorias neles descarregadas. E também, acrescentam as Ordenações Manuelinas, Liv. 2, tit. XV, n.º 6, o poder que o rei tem para tomar os navios grandes e pequenos dos seus súbditos e naturais. Os navios mercantes estrangeiros que estivessem nos portos nacionais também podiam ser mobilizados e as suas tripulações: em 1541, para socorrer Mazagão e Santa Cruz do Cabo de Gué, o rei manda embargar todas as naus e navios, nacionais e estrangeiras, que estiverem nos portos de Lisboa, Setúbal, Sesimbra e Alcácer do Sal.<sup>32</sup>

Em todos os portos de mar o rei podia colocar juízes do mar que normalmente eram também juízes da alfândega. A jurisdição do juiz dos feitos do mar na alfândega do Porto foi regulada por D. Fernando numa lei de 26.5.1368.<sup>33</sup> Em 1435 era Álvaro Eanes Cernache o juiz «da alfândega e dos feitos do mar» da cidade do Porto.<sup>34</sup> Em meados do séc. XIV, num litígio entre o rei e o concelho do Porto, por um lado, e o bispo e cabido da Sé, por outro, sobre as jurisdições civil e criminal, diz o procurador do rei que «certo e notório he que el e seus Antecessores estiverom e estam em posse de poer Juízes en todolos lugares do sseu Senhorio hu ha portos de mar, posto que algunos de esses lugares hu ha esses portos nom seiam seus. Os quaaes Juízes conhosçerom o conhosçem de todolos feitos dos homeens do mar, que vivem continuamente per marear. E desto esta o dito senhor, per ssii e pellos outros Reis dante el en posse (...) per tanto tempo que a memoria dos homeens nom he en contraiiro. E des o dito tempo os Almoxarifes seus e de sseus Antecessores que foram per eles Almoxarifes na dita Çidade do Porto come Juizes de mar conhosçerom ante os homeens do mar e de todos os ditos feiitos». O conflito terminou em 25.10.1354 com uma sentença proferida por 5 juízes nomeados a contento de ambas as partes. Entre outras decisões, o corregedor da comarca só poderia ir ao Porto uma vez por ano, «E nom ouçam feytos nenhuuns de que os Juizes da terra disserem que podem fazer deryto». No entanto, «o Almoxarife de ElRei porque o costumou, ouça os feytos

<sup>29</sup> ANTT, Chanc. D. Manuel I, liv. 5, fl. 31 v.

<sup>30</sup> ANTT, Chanc. D. Manuel I, liv. 5, fl. 32 v.

<sup>31</sup> ANTT, Chanc. D. Manuel, liv. 34, fl. 39 v.

<sup>32</sup> J.D.M. Ford, *Letters of John III, King of Portugal (1521-1557)*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1931, p. 366.

<sup>33</sup> Francisco de Salles Lencastre, *Estudo sobre as portagens e as alfândegas de Portugal (séculos XII a XVI)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p. 17

<sup>34</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. III, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 2002, p. 381.

dos fretamentos das naves e dos fretes e das soldadas dos Marinheyros e das outras cousas que perteeçem aas Naves e aos aparelhos dellas».<sup>35</sup> Por outras palavras, é ao rei que compete colocar juízes em todos os portos de mar, mesmo nos que tenha doado (nos que «nom seiam seus»). Esses juízes têm jurisdição sobre todos os homens do mar. O rei pode delegar essa competência no donatário ou no município. Aqui, o que está em litígio é a delimitação da competência entre os juízes colocados pelo rei e os juízes do município («juízes da terra»).

Em 1410, tendo-se suscitado na cidade do Porto outro conflito de competências, entre o juiz dos feitos do mar e os juízes cíveis e crimes, alegando estes que àquele só competia conhecer dos navios, fretes, soldadas e coisas semelhantes, o rei estabeleceu a competência e direitos em termos idênticos aos do juiz dos feitos do mar da alfândega de Lisboa. Devia conhecer dos feitos e pessoas de todos os mercadores, mestres, marinheiros, grumetes e pajens, portugueses e estrangeiros, competindo-lhe também os autos de mercadorias e carregações e os autos de marear, bem como o conhecimento dos fretamentos e todas as operações por eles implicadas.<sup>36</sup> O juiz da alfândega de Lisboa teve regimento dado pelo rei D. Manuel I. Conheça de todos os feitos cíveis que perante ele forem movidos por quaisquer pessoas, assim naturais como estrangeiros, e sobre quaisquer contratos e mercadorias, pagamento e entrega delas. Conheça de quaisquer feitos, avarias, custas e soldos, não sendo de naus e navios de Guiné, Índias, Arguim, Brasil, Sofala ou outros lugares que pelas leis e ordenações da Guiné e Índias devam pertencer só aos juízes de Guiné e Índias. Poderá conhecer dos feitos cíveis dos mareantes moradores na dita cidade e seu termo que navegam de foz em fora, e assim dos mareantes estrangeiros e naturais que em quaisquer naus e navios vierem à dita cidade, acerca do que toca às mercadorias, carga e descarga, reparo e aparelho das naus e navios, e acerca de quaisquer outras coisas que às suas navegações, fretes e soldadas pertence. Poderá conhecer de quaisquer feitos cíveis que quaisquer barqueiros, ou seus companheiros, tiverem entre si ou com outras pessoas, etc.<sup>37</sup>

O rei, na qualidade de senhor e juiz supremo de toda a costa, dava ordens diretamente aos juízes dos portos. Em 24.8.1512, enviou carta ao corregedor da comarca de Entre Douro e Minho com notícias sobre as «naos e navios de França que agora andam d'armada» (em corso) junto à costa; poderiam ter presas de castelhanos, aragoneses e ingleses, e queriam entrar nos portos para as venderem; se as justiças souberem que trazem essas presas, não os deixem entrar; se entrarem, não os deixem vender; esta carta seja enviada «aos juízes das vilas e lugares de toda a nossa costa».<sup>38</sup> Num regimento que deu a Duarte Pacheco Pereira, em 1511,

<sup>35</sup> Torquato de Souza Soares, *Subsídios para o estudo da organização municipal da cidade do Porto durante a Idade Média*, Barcelos, Livraria Civilização, 1935, pp. 111-113.

<sup>36</sup> D.P. I, p. 227.

<sup>37</sup> Duarte Nunes de Leão, *Leis extrauagantes* (...). Em Lisboa, per Antonio Gonçalvez, 1569, fls. 33 v-34; Padre Manuel Luís Maldonado, *Fenix Angrence*, vol. I., Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1989, pp. 192-193; Ordenações Filipinas, Livro I, tít. LII, «Do ouvidor da alfândega da cidade de Lisboa».

<sup>38</sup> Cristina Gomes Ferreira, *A vereação da cidade do Porto: 1512/1514*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, dissertação de mestrado, 1997, pp. 97, 239.

determina: no Algarve andam dois «nauios d armada» de franceses; se os conseguirmos tomar, leve-os a Lagos, entregando os navios e a carga ao almoxarife da vila, e os capitães, mestres e toda a companhia aos «Juizes da dicta villa que os tenham pressos e a todo boom Recado pera se delles fazer comprijmento de direito». E fazendo algumas presas de mouros, os vá entregar a Nuno Ribeiro, feitor que está em Castela, e ele venderá todas as coisas das ditas presas, o melhor que puder, e arrecadará o nosso quinto e a nossa metade.<sup>39</sup> Esta última ordem, para que Nuno Ribeiro, feitor na Andaluzia (Castela), venda as presas o melhor que puder, revela que o rei não exige o julgamento das presas.

E nomeava juizes de pescadores, nacionais ou estrangeiros. Nos finais do séc. XV, sendo importante a pesca de castelhanos em Monte Gordo, o rei D. Manuel I, numa carta de 23.7.1497, nomeia Lopo Mendes, comendador de Castro Marim, juiz dos «armadores» (pescadores) castelhanos e outras pessoas que eles trouxeram, incluindo mulheres públicas. Já antes, pelos infantes D. Henrique e D. Fernando «fora vedado e defendido que nenhuma justiça não entendessem nestes armadores nem em sua gente, nem mulheres, nem em suas contas e pagas (...) e agora os juizes e ouvidor e outras justiças querem entender neles e os querem prender e assim as mulheres, a cuja causa a renda se perde e não querem vir pescar (...) confiando no dito Lopo Mendes (...) o fazemos juiz dos armadores da dita pescaria de Monte Gordo que é no termo da dita Vila de Castro Marim, e assim de todas as pessoas que em sua companhia trouxeram, e isto somente em todas as contas e contentas que entre si uns com outros houverem (...)». Excetua penas que mereçam morte ou talhamento de membros ou envolvendo pessoas que não sejam da «companha», porque destes casos conhecem os juizes da vila ou qualquer outra justiça a que de direito pertencer.<sup>40</sup>

O Conselho da Fazenda foi criado em 1591 e passou a superintender nos juizes da alfândega ou juizes do mar, e também na Marinha da Coroa, através do provedor das Armadas e Armazéns, sediado em Lisboa. «O Conselho da Fazenda tem e teve sempre toda a superintendência dos Armazéns», lê-se no Regimento dos Armazéns, de 17.3.1674.<sup>41</sup> De acordo com regimentos de 1591 e 1626, havia em Lisboa, em poder do provedor das Armadas e Armazéns, um livro de matrícula geral de todos os homens do mar, oficiais de fábrica de navios, carpinteiros, calafates, bombardeiros e cordoeiros. Os dados relativos a cada porto constavam de um livro de matrícula particular, elaborado na câmara municipal e assinado pelo juiz de fora ou pelo corregedor ou provedor da comarca, e do qual se enviava uma cópia para Lisboa.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, «Da caça de Mondragón à guarda do Estreito de Gibraltar (1508-1513)», *Anais de História de Além-mar*, n.º 13, 2012, p. 309-310.

<sup>40</sup> Hugo Cavaco, *Pelas praias de Arenilha e mares de Monte Gordo*, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2007, pp. 97-98.

<sup>41</sup> José Justino de Andrade e Silva, *Coleção cronológica da legislação portuguesa*, vol. VIII, 1657-1674, 1856, pp. 305-366.

<sup>42</sup> Leonor Freire Costa, «Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626», in *Revista de História Económica e Social*, n.º 25, Lisboa, Sá da Costa, 1989, pp. 89-125.

O Conselho da Fazenda passou também a sentenciar as presas marítimas, como se lê num decreto de 8.1.1753. Outro decreto, de 28.3.1662, ordena ao mesmo Conselho que faça entregar à ordem do embaixador de Inglaterra 2 navios ingleses que tinham sido tomados como presas.<sup>43</sup> Um alvará régio de 7.12.1796, com força de lei e regimento,<sup>44</sup> cria o Conselho do Almirantado e determina no seu capítulo IV: «E no que respeita a serem válidas as presas, os juízes dos lugares aonde elas forem conduzidas farão os processos que remeterão ao Conselho do Almirantado, para ali se julgar em última instância sobre a validade das ditas presas». Continuaram, portanto, a ser os juízes dos portos a elaborar os processos e a sentenciar em primeira instância, remetendo-os depois, primeiro, para o Conselho da Fazenda, e agora para o Conselho do Almirantado.

Pode lançar alguma confusão a carta patente que o rei passou em 1659, ao capitão Pedro Chadeau, francês, para andar em corso contra os inimigos da coroa. Poderia levar as presas «a qualquer dos portos deste Reino para dar conta delles nos meos almazens aonde se tomarão em lenbrança no livro que para isso ha nelles e se lhe julgara para sendo justo, e se estimar capazes de se trazerem (...) e guardara en tudo o regimento que tenho feito e esta registado nos Almasens de que seja obrigado a levar hua copia assinada pelo provedor delles (...)», etc.<sup>45</sup> Os Armazéns do Reino estão só em Lisboa, não nos outros portos, e não têm competência jurisdicional. O capitão Pedro Chadeau pode levar as presas a qualquer porto do reino, e é o juiz do mar ou da alfândega desse porto que elabora o processo, e sentencia em primeira instância, subindo depois o processo à alçada do Conselho da Fazenda. O provedor das Armadas e Armazéns recebia dos portos informações sobre os processos judiciais, tal como recebia os dados que lhe permitiam manter atualizado o livro de matrícula geral de todos os homens do mar, oficiais de fábrica de navios, carpinteiros, calafates, bombardeiros e cordoeiros.

Muitos processos da Inquisição mostram que as ocorrências ao longo de toda a costa eram tratadas pelo rei, diretamente ou através de entidades suas subordinadas, como os donatários, os ouvidores, os juízes e os alcaides. Em 7.9.1625, um navio de Salé pôs no Farilhão uma barca a pescar, na qual fugiram para Peniche 3 renegados portugueses. O conde D. Luís de Ataíde, senhor de Peniche, levou-os para a fortaleza e mandou-os apresentar na Inquisição.<sup>46</sup> No dia 9.7.1628, 43 mouros de Argel desembarcaram na freguesia de São Teotónio, termo de Odemira, numa galeota de 15 bancos, mas foram obrigados a fugir por ter acudido muita gente a pé e a cavalo, e deixaram em terra 2 renegados. A ocorrência foi tratada por três autoridades de Odemira: o capitão de infantaria, o capitão mor e o juiz.<sup>47</sup> Em meados

<sup>43</sup> Visconde de Santarém, *Quadro Elementar*, tomo I, 1842, pp. 42, 77.

<sup>44</sup> Coleção Trígoso, Biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, tomo 27, n.º 115.

<sup>45</sup> José Guilherme Reis Leite, Manuel Augusto de Faria, *Livro do Castelo (S. João Baptista do Monte Brasil)*, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 2010, p. 189.

<sup>46</sup> ANTT, processo 9617 de Francisco Vaz, fls. 3-3 v. Este processo e todos os seguintes são da Inquisição de Lisboa, exceto um que é da Inquisição de Évora.

<sup>47</sup> Processo 6719 de João da Costa, fls. 15, 15 v., 17, 46 v.

de agosto de 1628, o arcebispo governador enviou uma carta ao juiz de fora de Setúbal mandando fazer diligências a todos os navios que entrassem, porque havia notícia de peste em Salé. Havia também em Setúbal a «Superintendência da saúde desta vila». Tendo uns franceses apresado um navio de Salé à saída da barra de Lisboa, no dia 1 de setembro, e deixado os mouros em Setúbal, aquelas duas entidades, o juiz de fora e o superintendente da saúde, comunicaram o apresamento para Lisboa.<sup>48</sup> Em 20.8.1631, duas barcas com soldados de Setúbal que andavam em guarda dos pescadores capturaram uma caravela de Salé, e um dia antes foram apanhados em terra 4 ou 5 mouros e 1 renegado natural de Ponte de Lima. O juiz de fora meteu o renegado na cadeia e o meirinho levou-o à Inquisição. O juiz da Tábola de Setúbal recebeu ordem para vender os mouros.<sup>49</sup> No dia 18.3.1635, apareceu na Inquisição o alcaide da vila de Peniche, e disse que numa caravela que agora chegou do Brasil veio um preso que lhe entregou em Pernambuco o ouvidor da gente de guerra.<sup>50</sup> Em 20.1.1644, um navio de Argel capitaneado por um renegado francês foi encalhar de propósito na Ilha da Berlenga Grande. De noite, 6 renegados foram na lancha do navio avisar Peniche, e o sargento-mor mandou 5 barcas com soldados e marinheiros.<sup>51</sup> Em 1644, um navio de Argel deu à costa em Vagos, num local que pertencia ao mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Alguns mouros foram para as galés e outros vendidos pelos frades a pessoas particulares.<sup>52</sup> Em 18.7.1668, um navio mouro lançou gente em terra na costa de Loulé e alguns dos mouros foram presos. O juiz de fora de Loulé elaborou um auto e remeteu-o à Inquisição de Évora.<sup>53</sup> Na madrugada de 17.5.1669, na costa a sul de Peniche, perto de Paimogo, um navio de Argel mandou a terra uma lancha com 15 «turcos» que cativaram 6 pessoas. O juiz ordinário da Lourinhã conseguiu prender um deles, que era renegado, galego, e comunicou a ocorrência ao juiz de fora de Torres Vedras.<sup>54</sup> Num dos primeiros dias de agosto de 1670, um navio de Salé tomou na costa de Colares uma embarcação da Ericeira e mandou depois uma lancha a terra nas Azenhas do Mar. Um renegado, Álvaro Colaço, natural da Lourinhã, ficou em terra e foi preso. O processo foi elaborado pelo ouvidor da comarca de Alenquer e nele participaram o capitão da ordenança da vila de Sintra, soldados desta companhia e da de Colares, o artilheiro do forte de Santa Maria de Magoito e o prior da igreja de São Martinho de Sintra.<sup>55</sup> Em agosto de 1719, um brigue holandês entrou no porto de Lisboa com 13 mouros e 1 castelhano renegado, que havia tomado num navio de Argel, e entregou-os na alfândega. A alfândega perguntou à Inquisição como devia encaminhar o renegado.<sup>56</sup>

<sup>48</sup> Processo 5996 de António Feijó, fls. 3, 10.

<sup>49</sup> Processo 6718 de João Martins, fls. 1, 3, 5, 7 v.

<sup>50</sup> Processo 8074 de Marco António Amoroso, fl. 5.

<sup>51</sup> Processos 5011 de João Laveca, fl. 4 v., 5, e 7416 de Adão de Lartique, fl. 2.

<sup>52</sup> Processo 4816 de André Polaco, fl. 4.

<sup>53</sup> Processo 5557 da Inquisição de Évora, de Tomé Rodrigues, fls. 5, 14.

<sup>54</sup> Processo 584 de António de Padilha, fl. 5.

<sup>55</sup> Processo 4908 de Álvaro Colaço, fls. 17, 17 v., 19 v., 29.

<sup>56</sup> Processo 8203 de João Cortez, fl. 7.



## 6. O MAR ADJACENTE

Começou por designar-se mar adjacente aquilo a que hoje chamamos mar territorial. Nas Ordenações Afonsinas (Liv. 2, tit. XXIV, n.ºs 7 e 28) e também nas Manuelinas e Filipinas, são direitos reais «as ilhas ou ínsuas adjacentes ao reino, a que são mais chegadas», e as rendas das pescarias que se fazem no mar e nos rios. Estas rendas das pescarias no mar são os tributos do pescado, mas as doações e os forais nunca estabelecem qual é a largura do espaço marítimo abrangido. Por exemplo, em 18.3.1255 D. Afonso III doou à Ordem de Santiago a dízima do pescado de Almada, Sesimbra, Setúbal e Alcácer do Sal. No mar, até onde chega esta doação? Por outras palavras, qual é a largura do mar adjacente?

Atualmente considera-se que o mar alto começa a determinada distância da costa, para lá do mar territorial. Não era assim naquela época, a noção de mar alto variou de porto para porto. Em Lisboa, a pesca do alto era a que se fazia da barra para fora: da torre de São Julião «para baixo» (para fora) ou das torres (São Julião e Bugio) para fora, em documentos de 1647, isto é, o mar alto começa logo à saída da barra.<sup>57</sup> Os forais manuelinos de Sesimbra e de Setúbal, ambos de 1514, fazem uma distinção entre o peixe capturado «no alto» ou «com mester de jorro». Os pescadores «do alto» usam artes que não chegam ao fundo, por exemplo a linha e o anzol. «Mester de jorro» é uma arte de pesca que está em contacto com o fundo do mar, como o acedar, rede de cerco que assenta no fundo a tralha inferior. A barra de Setúbal era definida por uma linha entre a Torre do Outão e a Ponta do Faro, em Troia: um processo judicial de 1622 menciona o pescado «que se mata fora da Barra, além da Torre do Outão e da Ponta do Faro, que são os limites do mar alto».<sup>58</sup> O conceito de «mar geral» aparece num documento de 28.8.1453, sobre os direitos do rei e da Ordem de Cristo em Castro Marim.<sup>59</sup> O rei havia doado à Ordem a dízima velha do pescado de Castro Marim e seu termo, e diz agora que «o pescado que se mata no alto, porque é mar geral», se o matam castelhanos que têm assento em Castela e descarregam em Castro Marim, a dízima é do rei; se são portugueses ou castelhanos com assento em Portugal, a dízima é da Ordem. O mar geral, ou mar alto, está para lá do mar adjacente, pelo que dízima do pescado aí capturado não pertence ao donatário, a Ordem de Cristo, mas sim ao rei.

O primeiro esboço de mar territorial na legislação portuguesa está numa cláusula dos capítulos adicionais ao tratado de paz luso-castelhano de 30.4.1423, assinados em 20.9.1427. Os navios portugueses não poderão tomar nem saquear os navios de nações suas inimigas que estiverem nos portos, baías, enseadas e ancoradouros de Castela, nem no mar até uma

<sup>57</sup> Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a história do município de Lisboa*, 1ª parte, tomo V, Lisboa, Tipografia Universal, 1889, pp. 80, 87.

<sup>58</sup> ANTT, Conselho da Fazenda, Livro n.º 216. *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, fls. 103 v. e ss. Há outra cópia deste *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, no ANTT, Conselho da Fazenda, Livro n.º 115. Entre as duas cópias há apenas uma pequena diferença na paginação. Exemplo: a palavra «varinas» está no Livro n.º 115, fl. 139 v, e no Livro n.º 216, fl. 140 v.

<sup>59</sup> Alberto Iria, *O Infante D. Henrique no Algarve (estudos inéditos)*, Introdução e organização de José Manuel Garcia, Lagos, Centro de Estudos Gil Eanes, 1995, p. 99.

légua de distância dos mencionados lugares. As mesmas restrições são aplicáveis aos navios castelhanos em águas portuguesas.<sup>60</sup> As águas portuguesas seriam assim delimitadas por uma faixa com uma légua de largura a partir da costa. Em 1484, veio para a barra de Lisboa o corsário João Bretão apresar navios portugueses e de outras nacionalidades. Estando o rei D. João II ausente, na comarca da Beira, a rainha enviou cartas à câmara de Lisboa, mandando arrestar navios para o combater. Numa, de 23.9.1484, diz que ele já roubara navios «dentro das marcas dos maeres destes Regnos». Enviou também uma carta ao corsário, no mesmo dia, pedindo-lhe para sair «das marcas dos maeres dos lugares dos ditos Regnos».<sup>61</sup> Talvez estas marcas dos mares do reino correspondam também a uma faixa com uma légua de largura. Em setembro de 1490, os marcos e os mares adjacentes aparecem numa concordata entre o rei de Portugal e os reis de Castela sobre as pescarias da Guiné. Pretendia-se demarcar o senhorio e conquista da Guiné «per certos marquos expresamente lemitados», a saber, Cabo Bojador e Cabo Não, e dentro deles todas as terras, resgates, províncias, ilhas, mares adjacentes, pescarias, abras e portos descobertos e por descobrir, ganhados e por ganhar.<sup>62</sup> Os Papas confirmaram várias vezes ao rei de Portugal a soberania das terras descobertas em África e na Índia, nelas incluindo os mares adjacentes, mas nunca indicaram a largura desses mares (Bulas de 1454, 1456, 1481).

João Lopes de Sequeira fundou em 1505, ao sul do cabo de Gué (Agadir), o forte de Santa Cruz, e pediu ao Papa, para a construção e manutenção de uma igreja, a dízima do pescado num raio de 10 léguas. O Papa concedeu, numa bula de junho de 1506.<sup>63</sup> Esta dízima é o chamado dízimo eclesiástico, porque o Papa não poderia conceder a dízima que era direito real. A largura de 10 léguas vigorou também no Cantábrico, onde desde muito cedo as vilas portuárias reivindicam a jurisdição sobre as águas que banham as suas costas, nas quais exercitam o controle da pesca e das atividades marítimas comerciais. Cada confraria de pescadores considera como sua toda a superfície marítima que é capaz de controlar visualmente desde as suas atalaias em pontos altos da costa. A jurisdição marítima das vilas cantábricas de San Vicente, Santander, Laredo e Castro Urdiales estima-se em 10 léguas. A confraria de pescadores de Lequeitio, num pleito judicial, considera na sua área de jurisdição o pescado até à profundidade de 12 braças («doze brazas de hondo en la mar»)<sup>64</sup>. Na Islândia houve uma regra segundo a qual o proprietário do terreno ribeirinho tinha o direito exclusivo de pesca e

<sup>60</sup> D.P. supl. vol. I, p. 112.

<sup>61</sup> Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos (...)*, tomo I, p. 350-351; *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, vol. III, Lisboa, Câmara Municipal, 1959, p. 200.

<sup>62</sup> *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. II, Lisboa, CNCDP, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1995, p. 59.

<sup>63</sup> Jean Aubin, *Le latin et l'astrolabe*, vol. III, p. 164; cita Charles-Martial de Witte, «Les lettres papales concernant l'expansion portugaise au XVI siècle», *Immensee, Nouvelle Revue de Science Missionnaire*, 1986, nº 38, pp. 152-154.

<sup>64</sup> Beatriz Arizaga Bolumburu, «La pesca en el País Vasco en la Edad Media», in *La Pesca en el País Vasco*, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, n.º 3, Donostia – San Sebastián, 2000, pp. 16-17.

caça até à distância em que uma rede de 20 malhas de altura deixasse de tocar no fundo. Isto correspondia à profundidade de 4 toesas, um pouco menos de 8 metros.<sup>65</sup>

Em 1449, D. Afonso V doou ao infante D. Henrique as Berlengas e o Baleal, como antes os tivera o infante D. Fernando.<sup>66</sup> Foi mais tarde senhor das Berlengas Jorge de Vasconcelos, fidalgo da casa real, a quem D. Manuel I as retirou, em carta de 10.2.1512, para as doar aos frades jerónimos do mosteiro de Vale Benfeito. D. Afonso de Ataíde, senhor da vila de Atougua, pretendeu que lhe pertenciam os direitos do pescado das Berlengas e do Baleal e bem assim a pesca das baleias. Uma sentença de 1560 confirmou ao mosteiro os direitos do pescado das Berlengas. Outra sentença de 1563 decidiu igualmente que o Baleal e a pesca uma légua em roda, e a pesca das baleias em qualquer parte daqueles mares, eram dos frades pela doação de D. Manuel I. Estas sentenças foram confirmadas em 1583 e 1595.<sup>67</sup> Temos aqui o mar adjacente com a largura de uma légua, tal como nos capítulos adicionais ao tratado de paz luso-castelhano de 30.4.1423, assinados em 20.9.1427. Mas o mar adjacente e esta légua não são mencionados nas Ordenações Afonsinas e Manuelinas, nem nas Filipinas, promulgadas mais tarde, em 1603, que no Liv. 2, tit. 26, n.º 10 só consideram direito real «as ilhas adjacentes mais chegadas ao reino».

Uma provisão do rei, de 1544, manda uma armada andar em guarda da costa «de meus reinos e mares ajacentes» (adjacentes), sem esclarecer quais são esses mares nem a sua largura.<sup>68</sup> Em 1595, o rei de Espanha que era também rei de Portugal, determina: os navios estrangeiros, ainda que sejam de rebeldes (holandeses), que não vierem «de guerra» e fazendo dano, não os tomem nem lhes façam nenhum dano, se passarem a mais de 10 léguas da costa portuguesa.<sup>69</sup> A área marítima do termo de Tarragona, na Catalunha, aparece num documento de 1609 com a largura de 4 léguas: «quatre llegues dins la mar per tot lo circuyt y àmbit de dit terme».<sup>70</sup> Também em Peniche uma carta régia de 14.5.1611 estabelece o mar adjacente com a largura de 4 léguas. Alguns pescadores entregam sardinha no mar a caraveleiros que a vão vender a outras partes, pelo que se deixam de cobrar direitos que valerão por ano mais de 500 cruzados, e o povo é prejudicado porque paga «de vazio» mais sisa do que devia; todos os que pesquem dentro das 4 léguas da costa de Peniche sejam obrigados a vir descarregar à vila.<sup>71</sup> A Peniche estava atribuído anualmente um valor fixo de sisa; se o pescado fosse desviado para

<sup>65</sup> Arnold Raestad, *op. cit.*, p. 150.

<sup>66</sup> D.P. supl. I, pp. 154, 435.

<sup>67</sup> *Memórias históricas e diferentes apontamentos acerca da antiguidade de Óbidos (...)*, leitura, apresentação e notas de João Trindade, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Câmara Municipal de Óbidos, 1985, pp. 161-164.

<sup>68</sup> J. A. Pinto Ferreira, «Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no séc. de Quinhentos», Câmara Municipal do Porto, *Boletim Cultural*, vol. XXX, 1967, p. 366.

<sup>69</sup> Archivo General de Índias, Indiferente, 2496, L.5, fl.149.

<sup>70</sup> Josep M. Recasens i Comes, «Notícies sobre la pesca i els pescadors de Tarragona. Segles XVI i XVII», *Quaderns d'Història Tarraconense*, n.º 15, 1997, p. 70.

<sup>71</sup> Florival Maurício Ferreira, *A Santa Casa da Misericórdia de Peniche (1626-1700). Subsídios para a sua história*, vol. II, Câmara Municipal de Peniche, 1997, pp. 47 e ss.

outros portos, e deixasse de contribuir para esse valor fixo, o povo pagaria «de vazio». Era senhor de Peniche e também de Atouguia, o conde de Atouguia. Quando a Casa de Atouguia foi extinta em 1759, o conde recebia em Peniche a dízima das pescarias «pescadas e cercadas» no distrito da vila, nos mares adjacentes e nas ilhas do Baleal e Berlengas.<sup>72</sup>

No século XVI, o Dr. António Lopes defendia em Roma os interesses do rei, num litígio entre, por um lado, o arcebispo de Lisboa, através do cabido da Sé de Lisboa, e por outro, o rei e a Ordem de Santiago, sobre o dízimo eclesiástico do pescado de Setúbal, Sesimbra e Ribatejo. O Ribatejo correspondia à margem sul do Tejo, entre o Rio Coina e o Rio das Enguias, basicamente a área dos atuais concelhos do Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.<sup>73</sup> Escreve o Dr. António Lopes numa carta que enviou ao rei em 10.8.1557: no estado atual do processo, se prova «que Vossa Alteza é senhor do mar adjacente a seu reino e da sua conquista, e que Vossa Alteza quando acontece fazerem-se alguns delitos no dito mar, manda fazer justiça dos delinquentes como senhor dele. Se prova que os pescadores de seu reino, assim por razão da entrada das fozes do mar onde entram, as quais também se prova pertencerem a Vossa Alteza e à Coroa de seus reinos, como também por ser senhor do dito mar onde pescam, lhe pagam de tributo a dízima velha como direito real».<sup>74</sup> O rei tinha, portanto, o senhorio e a jurisdição do mar adjacente, mas não se diz qual é a largura desse mar, onde tinha direito a receber a dízima velha do pescado e a fazer justiça. Na realidade, o rei tinha também direito a receber a dízima nova e os outros tributos do pescado, exceto o dízimo eclesiástico.

Este processo, que envolveu o rei, o arcebispo de Lisboa, o cabido da Sé de Lisboa, a Ordem de Santiago, várias câmaras municipais da orla marítima e os procuradores dos feitos do rei, revela que ninguém sabia bem quais eram os tributos do pescado e como se deviam cobrar. Conhece-se uma minuta de instruções régias para uma embaixada à Itália, de data incerta, que talvez seja a de D. Pedro Mascarenhas em 1538. Nessas instruções o rei faz 223 perguntas sobre a Itália, a que o embaixador terá de responder, em assuntos tão variados como a justiça, as instituições militares e eclesiásticas, as festas e procissões ou a etiqueta à mesa. No âmbito marítimo, uma das perguntas é: as pescarias no mar alaçente (adjacente) se são livres ou pagam tributos e quantos e como se pagam.<sup>75</sup>

Em Viana da Foz do Lima, quando começou a pesca de bacalhau na Terra Nova, colocou-se a questão de saber se a dízima desse bacalhau estava ou não incluída na doação das

<sup>72</sup> Luís de Bivar Guerra, *Inventários e sequestros das Casas de Távora e Atouguia em 1759*, Lisboa, 1954, p. 249.

<sup>73</sup> Maria Ângela Beirante, «Alcochete, vila-berço de D. Manuel. Administração, economia e forma urbana (séculos XV–XVI)», in *O ar da cidade. Ensaios de História Medieval e Moderna*, Lisboa, Colibri, 2008, p. 111.

<sup>74</sup> *Corpo Diplomático Português (...)*, tomo VIII, dir. José da Silva Mendes Leal, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1884, pp. 17-22; sobre este assunto, Fernando Gomes Pedrosa, «Quanto à pesca, muitos forais manuelinos estão errados», *XI Simpósio de História Marítima* (2009), Academia de Marinha, 2013.

<sup>75</sup> Pedro Pinto, «Minuta de instruções régias para uma embaixada a Itália», *Fragmenta histórica*. Revista do Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, n.º 3, 2015, p. 108.

dízimas do pescado, velha e nova, que o rei fizera ao marquês de Vila Real. A pesca de bacalhau era tão importante que não poderia ficar fora da alçada do rei. Os vedores das alfândegas do reino e os juizes da alfândega de Viana alegavam que a doação contemplava apenas as pescarias nos mares adjacentes a Viana, e não noutros mares remotos ou remotíssimos: «has quaes pescarias erão do pescado q se pescava nos mares adisemtes [adjacentes] a dita villa, e não dos outros q se pescam noutros mares diferentes e remotos da dita villa, e que o bacalhao não se pescava nas pescarias desta villa nem em mares adisemtes a dita villa, mas nas costas da Terra Nova e mais remotíssimos». Esta argumentação foi contrariada numa sentença que o marquês obteve a seu favor, em 1602, no tribunal da Suplicação.<sup>76</sup> Também se usaram as expressões «mare proximum» e «mare vicinum» para designar o mar adjacente.

Os homens do mar quinhentistas entendiam que a jurisdição do rei não se exercia no alto mar, longe de terra. Aí, o mestre (comandante do navio) só estava subordinado a Deus, entre ele e Deus não havia qualquer autoridade. Em 1513, Bertram Menyer era «maistre après Dieu».<sup>77</sup> Um contrato de 1531 é assinado pelo «maestre después de Dios de la nao Santa Maria».<sup>78</sup> Num navio inglês, em 1566, «Master under god».<sup>79</sup> No contrato de um bacalhoeiro para a Terra Nova, em 1578, Gonzalo de San Bizente e Fernando de San Bizente, vizinhos de Pontevedra, são «maestros y señorios despues de Dios» da nau Nuestra Señora de la Humildad.<sup>80</sup> Em contratos de 1587 e 1588, em Rouen, «maistre aprez Dieu».<sup>81</sup> Não conhecemos nenhum exemplo português, mas devia ser também como em Espanha, França e Inglaterra.

## 7. O MAR TERRITORIAL

No séc. XVII surgiu a disputa jurídica em torno dos conceitos de mar livre (mare liberum) e de mar fechado (mare clausum), isto é, passível de apropriação, defendido o primeiro pelo holandês Hugo Grocio em 1609 e o segundo pelo inglês John Selden em 1635. O português Pedro Barbosa Homem,<sup>82</sup> escrevendo em castelhano, defende aquilo a que em

<sup>76</sup> Manuel António Fernandes Moreira, «O porto de Viana do Castelo e as navegações para o Noroeste Atlântico», in *Viana – O porto e o mar*, Viana do Castelo, Junta Autónoma dos Portos do Norte, 1987, p. 82.

<sup>77</sup> H. P. Biggar, *The precursors of Jacques Cartier 1497-1534: a collection of documents relating to the early history of the dominion of Canada*, Ottawa, Government Printing Bureau, 1911, p. 116.

<sup>78</sup> Alicia Marchant Rivera, «Apuntes de diplomática notarial II: el contrato de fletamiento en los protocolos notariales malagueños del siglo XVI», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, n.º 25, 2005, Asociación Cultural de la Isla Arriarán, p. 118.

<sup>79</sup> Virginia Rau, «Um contrato inglês na Torre do Tombo (1566-1567)», in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*, Presença, 1984, p. 15.

<sup>80</sup> Xosé Manuel Pereira Fernández, «Los marentes pontevedreses y la pesca de altura en el siglo XVI», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, vol. 52, n.º 118, Santiago de Compostela, 2005, p. 296.

<sup>81</sup> *Les sources inédites de l'histoire du Maroc*, Archives et Bibliothèques de France, par Henry de Castries, Première Série, Dynastie Saadienne, tome II, Paris, 1909, pp. 133, 143.

<sup>82</sup> *Discursos de la juridica y verdadera razon de estado, formados sobre la vida y acciones del Rey don Juan el II* (...), Coimbra, En la imprenta de Nicolao Carvallo, 1629, fl. 164 v.

direito se chama «senhorio de proteção», mediante o qual nada impede que o território de um Estado avance pelo mar dentro tanto quanto pareça necessário para assegurar a sua defesa: «Por que (aunque mas ladren estos autores y aclamadores del mare liberum) cierto es, que por razon publica, puede el Principe defender a qualquier suerte de personas que le pareciere, el uso comum del derecho de las gentes, aun en aquello en que a alguno parezca que propriamente no cae possession, como es la mar. Y tambien es derecho formado, el que se puede considerar de la original particion de los Reynos y Imperios: para efeto de que, a lo menos, en aquello, que en derecho se llama señorio de proteccion, llegue el territorio de cada Principe, por la mar adentro, tanto trecho, quanto parezca necessario para que pueda tener plenario efeto, el comun bien, y utilidade de su Monarchia, a juizio comun de las gentes, que bien lo decorrieren». E acrescenta que não inventou isto agora, pois já foi defendido por doutores de direito como Ruyno, Frechia e Marchio. Ou seja, o mar adjacente, com a extensão julgada conveniente, é propriedade do Estado. Outro jurista português, Jorge de Cabedo, afirma em 1604 que no mar há a considerar a propriedade, a posse e a jurisdição. Quanto à propriedade, é «res nullius» (coisa de ninguém). Quanto à posse, é «res communis» (coisa comum), pelo que não se pode proibir a ninguém a pesca. Mas o soberano pode assegurar uma zona de proteção, na qual tem jurisdição. «Maris proprietas nullius est, usus vero omnibus communis est, sed quod protectionem et jurisdictionem est Caesaris vel Regis».<sup>83</sup>

Esta zona de proteção já era praticada por diversos Estados. Em 1565, uma ordenança do rei de Espanha estabelece que ninguém poderá vir sobre as nossas costas, baías e rios, ou à vista das nossas terras, para causar danos aos nossos navios e aos dos nossos aliados.<sup>84</sup> Outra ordem do rei de Espanha, de 1606, determina que os mercadores flamengos rebeldes não se aproximem da costa a menos de 12 léguas.<sup>85</sup> Um argumento a favor da soberania nas águas marítimas era a «ocupação» pela atividade pesqueira: alguns autores ingleses pretenderam provar que desde tempos muito antigos as suas águas estavam «ocupadas» pela navegação e a pesca. Na Escócia haveria um costume segundo o qual os estrangeiros não podiam pescar dentro da «land-kenning», isto é, na zona onde podiam avistar terra a partir do topo dos mastros. Esta distância era usualmente estabelecida em 14 milhas, como num tratado com a Inglaterra em 1604.<sup>86</sup>

Isto não se verificou em Portugal, onde os reis quase sempre procuraram atrair pescadores estrangeiros. Em 1255, na doação à Ordem de Santiago da dízima do pescado de Almada,

<sup>83</sup> Georgius de Cabedo, *Decisionum Senatus Regni Lusitaniae* (...), Secunda Pars, Lisboa, officina Petri Crasbeeck, 1604, Decisão n.º 46, fól. 146.

<sup>84</sup> *Les us et coutumes de la mer*, Rouen, E. Viret, 1671, p. 434.

<sup>85</sup> Pedro Andrés Porras Arboledas, «La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XVI-XIX). Primera Parte», *Cuadernos de Historia del Derecho*, 2000, n.º 7, p. 63.

<sup>86</sup> Thomas Wemyss Fulton, *The sovereignty of the sea. An historical account of the claims of England to the dominion of the British seas, and of the evolution of the territorial waters, with special reference to the rights of fishing and the naval salute*, Edinburgh and London, William Blackwood and Sons, 1911, pp. 26, 57, 84.

Sesimbra, Setúbal e Alcácer do Sal, D. Afonso III exige que a Ordem garanta aos pescadores de fora a venda de pescado e a utilização de água, madeira e terreno suficiente no termo de Sesimbra para salgarem e secarem peixe e erguerem cabanas; se fizessem algum mal, seriam corrigidos pelo foro da terra e não como forasteiros.<sup>87</sup> Os galegos sempre pescaram ao longo da costa e no início do séc. XV eram tão numerosos que foram incluídos nas vintenas do mar: «ponhades nas vjntenas todollos gualleguos e estraungeiros (...) que andarem no mar e no rio a pescar e em barcas de carroto».<sup>88</sup> A confraria dos mareantes de San Vicente de la Barquera, povoação situada entre Gijon e Santander, afirma numa ordenança de 1487 que os confrades vêm cá pescar e desembarcam sem oposição.<sup>89</sup>

Quanto à largura do mar territorial, surgiram critérios muito variados, tendo acabado por prevalecer o enunciado por Cornelius van Bynkershoek em 1703 e 1737, conhecido pelo «alcance do canhão», que foi avaliado em 3 milhas marítimas.<sup>90</sup> Em Portugal, as distâncias à costa indicadas na legislação também variaram muito. Um alvará do príncipe regente, de 3.5.1802, proíbe várias redes a menos de 5 léguas das bocas dos rios de Lisboa e Setúbal.<sup>91</sup> Segundo Arnold Raestad,<sup>92</sup> também em 1802 reservou a nacionais a pesca a menos de 6 milhas da costa, mas abandonou esta norma devido aos protestos da Grã-Bretanha. O regulamento para a fiscalização e polícia das embarcações de pesca aprovado por decreto de 14.12.1855 proíbe o emprego, a menos de 12 milhas da costa, de parelhas, muletas ou outros aparelhos de efeitos nocivos.<sup>93</sup>

Ainda em 1825, Carlos Alberto Menezes<sup>94</sup> não se pronuncia sobre a largura do mar adjacente: «Pertencem ao património da Coroa as ínsuas, os álveos de rios perenes, os rios navegáveis e perenes, as lagoas perenes, as praias do mar, os portos de mar, o mar adjacente, as ilhas adjacentes, as pescarias». E Melo Freire também não, em 1789, reafirmando os direitos de soberania que os portugueses reivindicavam sobre os mares descobertos e ocupados. Nada impede que «os imperadores hajam ocupado, primeiro, os mares vizinhos, e depois os mares longínquos. Esta nossa opinião é hoje partilhada por todos os eruditos (...). À cabeça desses eruditos está Selden com a obra imortal, que intitulou *Mare Clausum* (Mar fechado). Eis por que os reis de Portugal bem se dizem, e de facto são, não só senhores dos rios perenes, ilhas

<sup>87</sup> *Livro dos Copos, Militarium Ordinum Analecta. Fontes para o estudo das Ordens Religioso-Militares*, n.º 7, vol. I, dir. Luís Adão da Fonseca, Porto, Fundação Eng. António de Almeida, 2006, p. 173; José Mattoso, *Identificação de um país. Ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325*, vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1985, pp. 364-365.

<sup>88</sup> D.P., supl. vol. I, p. 80.

<sup>89</sup> António Sañez Reguart, *Diccionario Historico de los artes de la pesca nacional*, tomo II, Madrid, 1791, p. 430.

<sup>90</sup> Thomas Wemyss Fulton, *op. cit.*, p. 556.

<sup>91</sup> *Coleção de legislação portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redigida pelo desembargador António Delgado da Silva*, tomo 1802-1810, Lisboa, Tip. Maigrense, 1826, pp. 71-72; *Coleção de leis sobre a pesca desde março de 1552 até janeiro de 1891*, pp. 64-67.

<sup>92</sup> *op. cit.*, p. 142.

<sup>93</sup> *Coleção de leis sobre a pesca desde março de 1552 até janeiro de 1891*, p. 198.

<sup>94</sup> *op. cit.*, p. 2.

adjacentes e litorais, mas também dos mares próximos do seu império ou dos mares remotos que ocuparam».<sup>95</sup>

## 8. CONCLUSÃO

Diz-se que na Europa medieval, de um modo geral, os proprietários de terras junto ao mar ou aos rios arrogavam-se o direito de conceder autorizações de pesca e receber os tributos. Não foi assim em Portugal. Desde o início da Nacionalidade, no séc. XII, até à revolução liberal, no séc. XIX, o rei foi sem contestação senhor e juiz supremo das águas interiores, da orla costeira e do mar adjacente.

Nos rios navegáveis e na orla costeira, os proprietários de terras confinantes só podiam ter instalações fixas de pesca e coutadas com autorização do rei. Nos rios e no mar, o rei podia reservar para si algumas espécies ou onerá-las com tributação mais gravosa.

Os tributos e as jurisdições estão de um modo geral estabelecidas nas doações e nos forais, onde o rei indica o que doa e o que reserva para si. E pode interferir nas jurisdições doadas, limitando os poderes do donatário e do município. Em todos os portos de mar podia colocar juízes do mar, que normalmente eram também juízes da alfândega, aos quais dava ordens diretamente. Ao longo de toda a costa eram seus subordinados os senhorios, os corregedores, os alcaides, os juízes de fora, os juízes ordinários e os vereadores municipais. Todas as doações de terras ribeirinhas, tributos e jurisdições eram a título precário, reversíveis.

A situação não se alterou com a criação do Conselho da Fazenda em 1591 e do Conselho do Almirantado em 1796. Muitos processos da Inquisição, nos séculos XVI, XVII e XVIII, envolvendo mouros, turcos e renegados, mostram que as ocorrências ao longo de toda a costa eram tratadas pelo rei, diretamente ou através de entidades suas subordinadas, como os donatários, os ouvidores, os juízes e os alcaides.

O mar adjacente, que mais tarde se viria a chamar mar territorial, é mencionado em muita documentação, implícita ou explicitamente, mas os valores atribuídos à largura do espaço marítimo abrangido variaram muito: uma légua em 1423, 1427 e 1563; 4 léguas em 1611; 5 léguas em 1802; 10 léguas em 1505 e 1595; 12 milhas em 1855. No século XVI, um processo judicial que envolveu o rei, o arcebispo de Lisboa, o cabido da Sé de Lisboa, a Ordem de Santiago, várias câmaras municipais da orla marítima e os procuradores dos feitos do rei, revela que ninguém sabia bem quais eram os tributos do pescado e como se deviam cobrar. Mas o rei sabia muito bem que a pesca de bacalhau na Terra Nova era tão importante que não poderia ficar fora da sua alçada, e por isso os seus procuradores argumentaram que ela não se praticava no mar adjacente, mas sim noutros mares, remotos e remotíssimos.

---

<sup>95</sup> Pascoal José de Melo Freire, *Instituições do direito civil português*, Lisboa, Na Tipografia da Academia das Ciências, 1789, versão portuguesa de Miguel Pinto de Meneses, Boletim do Ministério de Justiça, Liv. I, 1966, tit. IX, § III e § IV.



Os homens do mar quinhentistas entendiam que a jurisdição do rei não se exercia no alto mar, longe de terra. Aí, o mestre (comandante do navio) só estava subordinado a Deus, entre ele e Deus não havia qualquer autoridade.

No século XVII, quando surgiu a disputa jurídica em torno dos conceitos de mar livre (*mare liberum*) e de mar fechado (*mare clausum*), isto é, passível de apropriação, autores portugueses defenderam aquilo a que em direito se chama «senhorio de proteção», mediante o qual nada impede que o território de um Estado avance pelo mar dentro tanto quanto pareça necessário para assegurar a sua defesa. Outro argumento a favor da soberania nas águas marítimas era a «ocupação» pela atividade pesqueira: alguns autores ingleses pretenderam provar que desde tempos muito antigos as suas águas estavam «ocupadas» pela navegação e a pesca. Isto não se verificou em Portugal, onde os reis quase sempre procuraram atrair pescadores estrangeiros.

Na segunda metade do século XV, os Papas doaram ao rei de Portugal a soberania das terras descobertas em África e na Índia, nelas incluindo os mares adjacentes. É baseado nesta doação que, muito mais tarde, em 1789, afirma Pascoal José de Melo Freire: «os Reis de Portugal bem se dizem, e de facto são, não só, senhores dos rios perenes, ilhas adjacentes e litorais, mas também dos mares próximos do seu império ou dos mares remotos que ocuparam».

# CELEBRAÇÕES DOS 700 ANOS DA ORDEM MILITAR DE CRISTO

## A ORDEM DE CRISTO. DA FUNDAÇÃO EM 1319 ATÉ 1789

Comunicação apresentada pelo Académico  
Alexandre de Sousa Pinto, em 2 Abril

### **I – Introdução**

Quando aceitei o honroso desafio do nosso Presidente para vir aqui hoje participar nesta sessão, parti do princípio, não sei se correcto, de que não se esperava de mim uma tese sobre os descobrimentos portugueses levados a cabo pela Ordem de Cristo, por demais conhecidos dos académicos, alguns deles muito mais conhecedores do tema do que eu próprio, mas antes se buscava a apresentação dos aspectos da Ordem eventualmente aqui menos debatidos, tanto mais que estamos a celebrar os setecentos anos da sua fundação que ocorreu um século antes de a Ordem, pela mão do Infante de Sagres, meter ombros a tal empreendimento. Assim, não irei, senão muito superficialmente, referir-me à expansão portuguesa promovida pela Ordem, procurando desenvolver mais os outros aspectos e mostrar a qualidade de um rei português – D. Dinis - a quem nem sempre se deu a importância que claramente merece pela obra excepcional de que, em muitos domínios, o seu reinado é exemplo cimeiro.

### **II – Antecedentes**

Na Idade Média o misticismo dos cristãos levava-os a, com muita frequência, visitarem a Terra Santa percorrendo os milhares de quilómetros que dela os separavam em condições muito difíceis de apoio e de segurança. No final do século XI e princípio do XII foram surgindo na Palestina ordens religiosas para apoio dos peregrinos que ali chegavam em péssimas condições sanitárias e com problemas complexos de sustentação económica e financeira. A mais antiga foi a Ordem do Hospital – os Hospitalários – iniciada ainda no século XI a partir de um hospício organizado em Jerusalém cerca de 1070 e que veio a ser aprovada pela Santa Sé em 1113, já como ordem religiosa de cavalaria. A partir de 1119 uma outra ordem surge na Palestina – os Templários – que veio a ser aprovada pelo Papa Honório II também como ordem religiosa de cavalaria em 1128 e que já é referida no concílio de Troyes em 1129. Outras ordens lhes sucederam sendo de indicar também a Ordem do Santo Sepulcro, ainda hoje existente com obra notável no apoio aos Lugares Santos da Palestina.

As ordens do Hospital e do Templo muito cedo se instalaram em território português com o apoio inicial de D. Teresa e, logo depois, de seu filho D. Afonso Henriques. Relativamente aos Templários dá-se o caso curioso de que os nossos historiadores consideram

devidamente documentada a existência de uma sede templária em Braga em 1126 e a doação por D. Teresa do castelo de Soure em 1128, mais tarde confirmada por D. Afonso Henriques, praticamente em simultâneo com a sua aparição na Palestina. Mas o certo é que desde o princípio da nacionalidade os Hospitalários e os Templários estavam instalados no Reino de Portugal contribuindo decisivamente no apoio à independência do condado e à sua expansão para Sul, contra os Mouros, empurrando-os para o Norte de África.

A Ordem do Templo fundada, como vimos, em 1119 em Jerusalém por Hugues de Payns para protecção dos peregrinos que para a Terra Santa se dirigiam participou em todas as grandes batalhas travadas pelos cruzados na Palestina e também, pouco mais tarde, na Península Ibérica.

A queda de São João de Acre em 1291 obrigou a Ordem do Templo a fixar-se na Europa Ocidental, nomeadamente em França, onde, ao longo dos séculos, exerceu em toda a cristandade funções que hoje poderíamos definir como bancárias o mesmo fazendo, até, a favor de outras religiões. Sabe-se que aceitou e transferiu valores de entidades muçulmanas com alguma regularidade. Os peregrinos não desejavam viajar cheios de dinheiro ou valores que o substituísse porque eram vulgares os assaltos; depositavam junto da Ordem no local de partida e recebiam vales que lhes permitiam levantar apenas o estritamente necessário nos diferentes lugares onde a Ordem estava implantada ao longo da sua jornada. Assim, tornaram-se banqueiros da Santa Sé e de numerosos príncipes o que enfraqueceu espiritualmente a Ordem mas, em contrapartida, a enriqueceu enormemente alimentando grandes cobiças. Reis e príncipes a ela recorriam sempre que precisavam. Filipe, *o Belo*, rei de França, desejando apoderar-se dos seus bens e destruir o seu poderio, foi-lhes construindo uma fama de orgias esotéricas e demoníacas, sacrílegas religiosamente, mandando prender numa noite e hora previamente determinadas de uma sexta-feira, 13 de Outubro de 1307 (daqui vem o azar das sextas-feiras, 13) em todo o reino, 138 templários e, na sequência de um longo processo, condenou a maioria deles à fogueira, entre os quais o próprio grão-mestre Jacques de Molay. Grandes pressões, nomeadamente do rei de França, sobre o papado, levaram Clemente V em 1312, a ceder e decretar a extinção da Ordem em todo o mundo cristão, entregando os seus bens aos Hospitalários.

É este fim e as histórias sobre eles postas a correr, com grande probabilidade sem fundamento, que conduziram à fama de que ainda nos dias de hoje gozam quanto aos seus vastos conhecimentos científicos e geográficos do mundo de então, às enormes riquezas escondidas que possuíam e às cerimónias diabólicas que promoviam.

A Ordem do Templo, implantada em Portugal desde 1126, é também aqui extinta depois de dois séculos de um trabalho exemplar de apoio religioso, militar e de ocupação do território prestado aos reis D. Afonso Henriques, D. Sancho I, D. Afonso II, D. Sancho II, D. Afonso III e D. Dinis. Este apoio continuava a ser indispensável e havia que diligenciar junto da Santa Sé para que se não perdesse. D. Dinis escolhe e envia para Roma os seus emissários para obterem do Papa o que entendia ser a melhor solução.

### III – A Fundação

El-Rei D. Dinis, admitindo que a disposição papal, a aplicar-se, poderia doar para fora do reino os bens dos Templários portugueses, pede ao Papa Clemente V, que esses bens sejam isentos da regra geral, apresentando para isso as seguintes razões principais<sup>1</sup>:

- que quando os reis de Espanha seus antecessores mandaram chamar os Templários para a guerra e conquista dos infiéis, também chamaram a Ordem do Hospital e de uns e outros obtiveram os seus reinos e senhorios muitas vilas, terras e rendas com o que cada Ordem tinha por si grande poder e que se juntasse na Ordem de S. João tudo ela ficaria com dobrada potência permitindo-lhe, se quisesse, enfrentar a vontade real, que a não poderia forçar nem subjugar, com grande inconveniente para o bem e segurança do reino, caso já antes sucedido em Aragão com a Ordem dos Templários;

- sendo Papa já então João XXII, perante este e o Sacro Colégio, pediu, para demonstrar que nada queria para si próprio, a instituição da Ordem e Cavalaria de Nosso Senhor Jesus Cristo em substituição da que se extinguiu dos irmãos do Templo para que ficasse com os bens que estes possuíam e que com ela vagaram, tendo em consideração a proximidade dos Mouros e a necessidade imperiosa de continuar a defender as fronteiras e aumentar até, se possível, o território cristão, combatendo os muçulmanos.

Pedido este que veio a ser atendido pela Bula *Ad Ea Ex Quibus Cultus Augeatur*, de 14 de Março de 1319, terceiro ano do pontificado de S.S., enviada com carta de 17 de Abril seguinte. Há dias completaram-se, portanto, setecentos anos da sua concessão.

Nesta Bula, sinteticamente, João XXII determinava que, tendo a Ordem do Templo sido extinta para todo o sempre pelo seu antecessor Clemente V, ficava proibido a seja quem for receber a dita Ordem ou usar o seu hábito<sup>2</sup> ficando reservados à Sé Apostólica os seus bens que a todos, em qualquer parte, transferiu para a Ordem do Hospital exceptuando os que possuía nos reinos de Castela, Aragão, Portugal e Maiorcas.

Os procuradores de D. Dinis pediram humildemente a S.S. para constituir no castelo de Castro Marim<sup>3</sup> que D. Dinis oferecia para sede da nova milícia dos lidadores de Cristo onde estes vivessem religiosamente, o que obtiveram e, assim:

- é decretada a constituição da nova Ordem com cabeça na igreja de Santa Maria do Castelo no castelo de Castro Marim, a Norte do que hoje é Vila Real de Santo António;

<sup>1</sup> PINA, Ruy de, *Chronica de Dom Diniz*, pp. 58-60.

<sup>2</sup> Esta disposição, que nenhum sucessor alterou, demonstra que as ordens que hoje em dia se dizem templárias nada têm que ver com esta, sendo produto de interesses mais ou menos obscuros.

<sup>3</sup> Castro Marim, junto ao Guadiana, estava ligada a Lisboa por uma estrada romana que passava, paralela ao Guadiana, por Alcoutim, Mértola e Beja. Depois da reconquista cristã, em 1242, a política de reocupação territorial e reforço das defesas, face à posição estratégica da vila na fronteira com Castela e aos ataques mouros vindos do Norte de África, levou D. Dinis a escolhê-la para sede da nova Ordem de Cristo em 1319. Depois da transferência da sede para Tomar entrou em decadência, levando D. João I, em 1421, a declará-la refúgio de perseguidos ou couto de homiziados onde se cumpriam exílios para ali concentrar habitantes, privilégio que se manteve até ao século XVIII.

- a Ordem segue a regra de Calatrava (baseada na de Cister);
- fica primeiro mestre Gil Martins que até então fora mestre de Calatrava<sup>4</sup>;
- é outorgada, doada, unida, incorporada, anexada e aplicada para todo o sempre à dita Ordem de Jesus Cristo, Castelo Branco, Longroiva, Tomar, Almourol e todos os outros castelos e fortalezas e outros bens móveis e de raiz que pertenceram ao Templo assim como todos os vassallos, igrejas, capelas, oratórios, seus direitos, termos e todas as pertenças que a Ordem do Templo detivera<sup>5</sup>;

-os mestres e seus sucessores não podiam alienar os bens de raiz desta nova Ordem, salvo nos casos permitidos em direito;

- é ao Abade de Alcobaça (Cister) ou seu lugar-tenente que compete receber do mestre, em nome do Papa, o juramento de fidelidade na forma que se declara na Bula da fundação;

- o mestre tem de fazerum outro juramento aos reis destes reinos de Portugal, perante eles e antes que começasse a administrar o mestrado, sendo o rei obrigado a receber o dito juramento dentro de 10 dias depois de pedido pelo mestre e não lho recebendo o mestre poderia sem licença do rei exercer o seu officio de mestre;

- o mesmo juramento têm de fazer os comendadores inferiores ao mestre;

- por morte do mestre os freires da Ordem, segundo o costume da Ordem de Calatrava, elegem pessoa professa nela para seu mestre.

Com o passar dos anos algumas das disposições da Bula vieram a ser alteradas, nomeadamente a mudança da cabeça de Castro Marim – que passou a ser uma comenda – para Tomar, concedida em nome do Papa Eugénio IV, pelo bispo de Lamego e Viseu, D. João Vicente, em 1449, data em que também a regra de Calatrava foi substituída por regra própria a instância do infante D. Henrique e, mais tarde, em 1503, pelo rei D. Manuel. A eleição determinada pela Bula da fundação foi alterada quando a administração do mestrado foi unida e incorporada à Coroa no reinado de D. João III. Diga-se, ainda, que a regra se foi deteriorando com a passagem do tempo sendo reformada em definitivo no capítulo geral mandado reunir em Tomar por Sua Majestade, governador e perpétuo administrador da Ordem, o rei D. Filipe II, em 1619 e que D. João IV aceitou, aprovando e confirmando os Estatutos e Definições da Ordem que mandou publicar e imprimir.

#### IV – Os Mestres

1 – Foi primeiro mestre da Ordem de Cristo, como se disse, **D. Gil Martins** que fora mestre da Ordem de Avis (Calatrava) em que era professo e que morreu a 13 de Novembro

<sup>4</sup> O braço português desta Ordem com sede em Évora desde 1166 só foi separado de Castela no séc XV pelo Papa Eugénio IV mas, já em 1211, fora transferida para a vila de Avis passando a ser normalmente designada por Ordem de Avis.

<sup>5</sup> A Ordem do Hospital em Portugal não foi herdeira de nenhuns dos bens do Templo, ao contrário do que se passou no resto da Europa, com excepção de Castela e Aragão onde também os respectivos reis criaram novas ordens a quem foram atribuídos os bens templários naqueles territórios.

de 1321, com apenas três anos de mandato, sendo sepultado em Santa Maria do Olival de Tomar mas que, nesse curto tempo, ordenou com muita prudência a fazenda e outras coisas da Ordem;

2 – **D. João Lourenço** que foi mestre ainda no reinado de D. Dinis morrendo em 1326 reinando já D. Afonso IV;

3 – **D. Martim Gonçalves Leitão**, notável pelos feitos de cavalaria que levou a cabo contra os infiéis e que morreu em 1335;

4 – **D. Estêvão Gonçalves Leitão**, irmão do anterior, eleito pela boa fama de que gozava e que morreu em 1344;

5 – **D. Rodrigo Anes**, que acompanhou, por ordem do rei, a infanta D. Leonor a Aragão para casar com D. Pedro de Aragão futuro rei deste reino e que, depois de 14 anos à frente da Ordem, renunciou ao mestrado;

6 – **D. Nuno Rodrigues**, filho de Rui Freire de Andrade e de D. Inês Gonçalves de Sottomayor, que obteve de D. Pedro I muitas mercês para a Ordem pelos muitos serviços que lhe prestou. Foi no seu mandato, em 1356, que a cabeça da Ordem mudou de Castro Marim para Tomar. Foi mestre 15 anos e morreu em 1372, reinando já D. Fernando;

7 – **D. Lopo Dias de Sousa**, sobrinho da rainha D. Leonor Teles como filho de sua irmã D. Maria e de seu primeiro marido D. Álvaro Dias de Sousa. Foi nomeado por D. Fernando aos 12 anos, motivo pelo qual o Papa o não confirmou senão quando completou os 25 anos, ficando a Ordem vacante durante 13 anos. Sucedeu a seu pai como 18º senhor da Casa de Sousa – a maior e mais antiga do reino – acrescida com os senhorios de Mafra, Ericeira e Enxara. Foi partidário do mestre de Avis cercado em Outubro de 1384 com a sua hoste o castelo de Torres Novas, sem obter êxito por aos sitiados chegarem reforços enviados pelo alcaide de Santarém. Recebeu de D. João I alguns dos bens confiscados aos considerados como traidores e foi mordomo-mor de D. Duarte. Nasceu em Coimbra em 1364. Teve de D. Maria (ou Leonor) Ribeira dez filhos<sup>6</sup> com geração muito ilustre, hoje em dia representada pelos duques de Lafões, marqueses de Arronches e de Marialva. Morreu na Covilhã e está sepultado no convento de Tomar;

8 – **Infante D. Henrique**, 1º duque de Viseu, cuja obra é por demais conhecida. Engrandeceu muito a Ordem que lançou na aventura científica que foram as descobertas náuticas de rotas e correntes, de investigação tecnológica para determinação de latitudes e longitudes e de construção naval que lhe permitiram ir sucessivamente atingindo territórios desconhecidos da Europa. Exerceu o mestrado por mais de 40 anos e, morrendo em 1460, foi sepultado com seus pais e irmãos na capela do fundador no mosteiro da Batalha. É com ele que a Ordem de Cristo deixa a regra de Calatrava e passa a estar intimamente ligada à Casa

<sup>6</sup> MENDONÇA, *O Mestre D. Lopo Dias de Sousa...*, pp.631-645, refere historiadores que chegam a dar-lhe 16 filhos nem todos legitimados e que consideram a hipótese de ter chegado a casar, com uma hipotética dispensa papal, com a referida Leonor ou Maria Ribeira.

Real Portuguesa; aliás, diga-se, D. João I fez o mesmo com as outras Ordens, entregando a de Santiago ao infante D. João e a de Avis ao infante santo D. Fernando.

9 – **Infante D. Fernando**, 1º duque de Beja e 2º de Viseu, filho do rei D. Duarte, foi o sucessor de seu tio e padrinho o infante D. Henrique cuja obra prosseguiu. Governou a Ordem durante 10 anos, morrendo em 1470;

10 – **D. João**, 3º duque de Viseu e 2º de Beja, filho do anterior, a quem sucedeu. Foi também mestre da Ordem de Santiago, senhor da Covilhã e de Moura e condestável do Reino. D. Afonso V, seu tio, doou-lhe com toda a jurisdição o senhorio da cidade de Anafé. Morreu, moço, em 1472.

11 – **D. Diogo**, 4º duque de Viseu e 3º de Beja, irmão do anterior, a quem sucedeu ainda menor, sendo, por Bula Apostólica, a infanta D. Beatriz sua mãe, nomeada governadora da Ordem em nome do filho sendo notável o seu governo, responsável pela grande autoridade que granjeou em todo o Reino sendo chamada ao desempenho de importantes cargos diplomáticos e políticos do seu tempo. D. Diogo assumiu o mestrado ao atingir a idade própria, mas encabeçou uma conspiração contra D. João II, seu primo, que pelas suas próprias mãos, o assassinou. Este acontecimento teve como consequência a desconfiança do rei relativamente à Ordem e aos seus membros mais próximos da Casa de Viseu, perseguindo-os e levando alguns a refugiarem-se em Castela. Historiadores há que consideram poder estar neste caso a saída para aquele reino de Cristóvão Colombo sendo falsa, nesta versão, a hipótese muito difundida de ela ser motivada pela recusa do rei da proposta para atingir a Índia navegando para Ocidente. D. João II transferiu para a Ordem de Santiago muitos dos encargos entregues até então à de Cristo, nomeando cavaleiros de Santiago para o comando das suas armadas e fazendo mestre de Santiago e de Avis o seu bastardo D. Jorge.

12 – **D. Manuel**, 4º duque de Beja e rei de Portugal. Era filho do 9º mestre e irmão dos 10º e 11º mestres. D. João II manteve-lhe o ducado de Beja mas retirou-lhe o de Viseu que integrou na Coroa e deixou-lhe o mestrado de Cristo retirando-lhe o de Santiago que entregou, como vimos, a D. Jorge. Ao subir ao trono na sucessão de D. João II, no entanto, D. Manuel faz regressar à Ordem de Cristo toda a sua anterior importância e integra na própria coroa o mestrado da Ordem. É interessante verificar como os cavaleiros de Santiago nomeados por D. João II para importantes comandos rapidamente se transferem para a de Cristo com D. Manuel. A partir de D. Manuel foram mestres de Cristo todos os reis de Portugal seus sucessores até à Senhora D. Maria I, quando a Ordem passou a ser uma ordem honorífica, situação de que outro, melhor do que eu, vos dará conta já a seguir.

13 – Não sendo necessário indicar a relação dos reis mestres da Ordem, parece-me, no entanto, poder ser interessante referir que é com **D. João III**, sucessor de D. Manuel no Reino e na Ordem, que se vai reunir na Coroa a administração de todas as Ordens – Cristo, Santiago e Avis – exceção feita à Ordem do Hospital que, como ordem soberana que já era, não era portuguesa, sendo, em Portugal, governada pelo prior do Crato que, apesar disso, D. João III conseguiu que fosse entregue a seu irmão o infante D. Luís e, depois, ao bastardo

deste, D. António, o nosso bem conhecido prior do Crato pretendente ao trono na sucessão do Cardeal-Rei. Mais tarde, já na dinastia de Bragança, o priorado do Crato vai acabar inerente à Casa do Infantado e, assim, também ele ligado estreitamente à Casa Real.

## V – Ordem de Cavalaria e Religiosa

Na sua fase inicial todos os membros tinham a obrigação de fazerem e cumprirem os três votos substanciais de obediência, castidade e pobreza, não só os religiosos do convento de Tomar que viviam debaixo de clausura, mas também os freires, comendadores e cavaleiros<sup>7</sup>.

Como vimos, ao longo dos tempos, a regra foi sendo descurada e, nomeadamente no que respeita aos votos de castidade e pobreza, o seu cumprimento era descaradamente esquecido, muitas vezes pelo próprio mestre. Lembro neste caso que o 7º mestre, D. Lopo Dias de Sousa, nunca deixou de ser cabeça da maior casa senhorial de Portugal – a Casa de Sousa – e não deixou de viver em união de facto, como hoje se diria, com a senhora de quem teve numerosa descendência devidamente reconhecida e legitimada pelo rei.

Os membros da Ordem eram obrigados a fazer uso do hábito que era *«branco, de lã, sem seda alguma, com o comprimento de quatro palmos e meio e um de largo, aberto para se vestir sobre os ombros, a metade para as espáduas e outra para os peitos em memória da sujeição e jugo da obediência que têm à religião e seu mestre e, para lembrança dela, o devem trazer sempre de dia e de noite sobre a camisa, debaixo do jubão<sup>8</sup>, ou tão perto de si de noite que lhe possa chegar com a mão. E sobre a parte que há-de ficar nos peitos terá o sinal da cruz da Ordem»*, sinal da cruz que era ligeiramente diferente para os membros professos ou para os noviços.

A cruz identificadora da Ordem era de cor vermelha, aberta em branco em significação da chaga que foi aberta no santíssimo lado de Cristo e era usada da parte esquerda. O branco era direito, sem pontas em pano de lã vermelho perfilados de retos da mesma cor. Somente os comendadores e cavaleiros a podiam usar de seda.

Paralelamente a estas obrigações como ordem religiosa, os seus cavaleiros tinham como principal obrigação a de pelejar contra os inimigos da Cruz de Cristo devendo estar sempre prontos com as suas armas para favorecer e servir a Santa Igreja Católica com o propósito de dar a vida em sua defesa e aumento sempre que o mestre lho mandar. Assim, os comendadores e cavaleiros eram obrigados a ter sempre as armas necessárias para a guerra, segundo as suas possibilidades, de acordo com as rendas que tinham da própria Ordem, servindo a cavalo ou a pé.

<sup>7</sup> Já na fase final, no entanto, ainda alguns religiosos da Ordem de Cristo foram, por vezes, eleitos bispos, como p.exº, o bispo de Lamego que em 1740, foi confirmado por S.S. Bento XIV, D. Fr. Feliciano de Nossa Senhora, frade conventual de Cristo natural de Óbidos, que se manteve em funções nos pontificados de Bento XIV, Clemente XIII e Clemente XIV.

<sup>8</sup> O mesmo que gibão, vestidura antiga que se usava a cobrir o corpo até à cintura, por baixo do pelote, como hoje se usa o colete. O pelote, por sua vez, era uma espécie de casaco sem mangas que os homens vestiam sobre o gibão e por baixo do tabardo que era uma espécie de capote com capelo abotoado e mangas, usado nos séculos XIII e XIV.



## VI – Actividades a realçar

Seria fastidioso neste fórum, como inicialmente referi, descrever a mais importante das actividades da Ordem a partir do mestrado do infante D. Henrique por elas estarem muito bem estudadas nesta importante casa da História Marítima de Portugal. Há, no entanto, alguns aspectos menos trabalhados que podem ser interessantes para aqui os referirmos.

Até D. Henrique a Ordem que parecia mais talhada para as navegações seria certamente a de Santiago. Repare-se como os seus castelos e fortalezas se encontram no território costeiro (Palmela, Sines, Alcácer do Sal e importantes propriedades no Algarve, etc.) enquanto os da Ordem de Cristo são no interior nomeadamente, como vimos, Castelo Branco, Longroiva, Tomar e Almourol que a própria Bula da fundação refere como transferidos do Templo mas também Alpalhão, Nisa, Pombal, Soure, Vila Franca de Xira, Fonte Arcada, Rodão, Santarém e outros mas todos, como estes e aqueles, bem no interior do território.

Santiago parecia a Ordem mais talhada para tal efeito e provavelmente assim aconteceu; quando, no ano transacto de 2018, se comemoraram os 600 anos da descoberta da Ilha de Porto Santo, o governo regional decidiu ali colocar uma estátua de D. Henrique e encarregou uma comissão de organizar as comemorações, nela incluindo o Professor Catedrático da Universidade da Madeira Doutor Rui Carita. Este foi autor de um texto inserido na obra então publicada<sup>9</sup> onde refere, em síntese, que *«em meados de 1418, aquando de um grande assédio à cidade de Ceuta, o infante D. Henrique comandou uma esquadra de socorro, que surgiu defronte da cidade no auge dos combates, o que levou à fuga dos atacantes. D. Henrique esteve cerca de três meses na cidade, com o seu jovem irmão D. João (1400-1440), que em 8 de Outubro de 1418 fora nomeado 10º administrador da Ordem de Santiago, com a especial determinação de utilizar os proventos dessa Ordem contra os mouros, o que já se vinha fazendo desde 1416. Foi durante a estadia dos dois infantes no descerco de Ceuta que se deve ter voltado a equacionar a urgente necessidade de reconhecer e povoar os arquipélagos atlânticos. ... O assunto do Porto Santo e da Madeira foi apresentado pelos escudeiros de D. Henrique ao rei D. João I, que determinou o reconhecimento oficial tal como o povoamento das mesmas ilhas, acompanhando então os dois escudeiros o fidalgo Bartolomeu Perestrelo, fidalgo da casa do infante D. João, mestre da Ordem de Santiago, o que aponta para a partilha da responsabilidade do povoamento entre os dois infantes, um já mestre de Santiago, vocacionada pela sua implantação territorial para as viagens marítimas, e o outro ainda a caminho de o ser da de Cristo à frente da qual iria alterar radicalmente a situação»*.

Do infante D. Henrique ao duque de Viseu D. Diogo a Ordem de Cristo foi a que mais se evidenciou na actividade científica ligada à náutica contribuindo decisivamente para as navegações e descobertas portuguesas que revolucionaram o mundo dando azo a que são elas que, entre nós, definem a passagem da Idade Média para a Idade Moderna. A «era pré ou

<sup>9</sup> CARITA, Rui, «D. Henrique, O Navegador ou O Infante de Sagres (Porto, 1394; Vila do Infante, 1460)», *Uma Estátua do Infante D. Henrique para o Porto Santo*, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 2018, pp. 39-52.

pós-gâmica», tal como se vê descrita em muitos e importantes textos nacionais e estrangeiros.

Apenas no tempo curto do reinado de D. João II (10 anos) e na sequência da conspiração capitaneada pelo mestre de Cristo D. Diogo, tal importância foi transferida de novo, se considerarmos o que Rui Carita refere no seu texto, para a Ordem de Santiago que, tendo também estado sob a administração de D. Diogo não foi transferida para D. Manuel mas sim para o bastardo D. Jorge, ainda menor e, portanto, na prática, para a mão dura e severa do próprio D. João II. Lembra-se que Vasco da Gama, por exemplo, era cavaleiro de Santiago quando D. João II o nomeia para comandar a armada que vai atingir a Índia, mas não se encontra uma única imagem sua em que não esteja representado como cavaleiro de Cristo onde foi admitido à chegada, já no reinado de D. Manuel que o fez almirante do mar das Índias e conde da Vidigueira.

## VII – Outras curiosidades

Já no século XVII e porque em Lisboa, onde residia a maioria dos cavaleiros, não havia nenhuma igreja pertencente à Ordem foi solicitada a S.M. que por mercê lhes concedesse a igreja da Conceição<sup>10</sup> e nela ficou obrigatoriamente a matrícula dos que viviam em Lisboa e seus arrabaldes *«para se saber se cumpriam com as suas obrigações»*.

A entrada para a Ordem obrigava a prévias inquirições sobre o candidato e sua família que garantiam a nobreza do pretendente pelos quatro avós, se era nascido de legítimo matrimónio, se estaria infamado por algum caso grave, se era filho ou neto de herege, se tinha raça de mouro ou judeu, se era filho ou neto de oficial mecânico e se, sendo casado, sua mulher aceitava que entrasse naquela religião, se tinha mais de cinquenta anos ou menos de dezoito e, ainda, se tinha alguma doença ou aleijão que o impedisse de servir a Ordem. Hoje sabemos quantas vezes estes requisitos eram ultrapassados por «cunhas» bem conseguidas, mas as declarações falsas, se detectadas, eram pesadamente reprimidas.

Para ser eleito comendador ou cavaleiro o candidato tinha que primeiramente ser armado cavaleiro, o que podia suceder na igreja da Conceição, na Capela Real ou em Nossa Senhora da Luz e a cerimónia decorria com o padrinho e os cavaleiros presentes vestidos com os seus mantos brancos, sentados em capítulo por antiguidade; o freire que benzer as armas, que devem repousar sobre um bufete, veste também o manto branco e aquelas são uma espada, um morrião<sup>11</sup> e umas esporas. Depois da bênção o padrinho toma o morrião e coloca-o na cabeça do afilhado e dois cavaleiros assistentes calçam-lhe as esporas e o padrinho tirando a espada da bainha pergunta-lhe se quer ser cavaleiro, se promete guardar tudo o que

<sup>10</sup> Trata-se da hoje designada por igreja da Conceição Velha, que inicialmente pertencia aos frades Jerónimos e depois de destruída no terramoto de 1755 foi reconstruída e entregue à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa enquanto esta não se instalou em S. Roque depois da expulsão dos Jesuítas pelo marquês de Pombal.

<sup>11</sup> Antigo capacete sem viseira, com tope adornado.

os cavaleiros são obrigados a guardar segundo a Ordem de Cavalaria e dá-lhe uma pancada com a espada no morrião dizendo «*que Deus vos faça bom cavaleiro*» após o que o padrinho volta a meter a espada na bainha entregando-lha.

O dia escolhido para orago da Ordem foi o 14 de Setembro, dia da Exaltação da Santa Cruz, cuja festa se celebrava na Capela Real com missa solene na igreja da Conceição, celebrada na presença do mestre e de todos os comendadores e cavaleiros trajando os seus mantos brancos.

No século XVII as chamadas comendas velhas e antigas da Ordem elencadas nas Definições e Estatutos eram setenta e oito no Continente, oito nas Ilhas e trinta e sete no Ultramar, totalizando cento e vinte e três que então rendiam trinta e quatro contos, duzentos e cinquenta e dois mil trezentos e setenta e quatro reis. A Ordem possuía mais duzentas e quarenta e duas comendas das chamadas novas; o seu rendimento andava pelos quarenta e cinco contos, oitocentos e vinte e nove mil duzentos e dezasseis reis. Todos estes rendimentos somavam noventa e quatro contos, quinhentos e vinte e oito mil trezentos e vinte e dois reis, soma assaz grandiosa que, traduzida em Euros do século XXI, ascenderia a vários milhões<sup>12</sup>.

## VIII – Conclusão

Procurei apresentar-vos um panorama do que foi a Ordem de Cristo desde a sua fundação por D. Dinis em 1319, como ordem religiosa de cavalaria, até à sua transformação em simples ordem honorífica em 1789, reinando D. Maria I, incidindo mais nas suas regras de comportamento do que nas suas esplêndidas aventuras científicas em que esta Academia é especialista de grande mérito. Sem querer meter-me na seara alheia de que o orador seguinte é proprietário, sempre me atrevo a lembrar que o príncipe regente D. João, reinando ainda a criadora das ordens apenas como honoríficas, teve necessidade de em 1808 recriar a Ordem da Torre e Espada para poder honrar os ingleses que o haviam apoiado porque estes, como protestantes anglicanos, não eram susceptíveis de receberem qualquer das ordens honoríficas portuguesas que, na mentalidade da época eram ainda ordens religiosas católicas e não laicas.

---

<sup>12</sup> Consulta efectuada junto do especialista em Numismática Eng. Francisco Mendes Magro, membro da APH e da CPHM, permite-me dizer que, tendo em atenção o peso de prata dos cruzados de D. João IV depois da quebra da moeda de 1642, os 94.528\$322 corresponderiam hoje a 5 toneladas de prata. O custo da prata nos dias de hoje é conhecido, sendo necessário aplicar depois a desvalorização da moeda durante quase quatro séculos, o que já não é fácil conhecer-se, para se atingir o valor em Euros daquela quantia.

## **Bibliografia**

AZEVEDO, D. Joaquim de – *Breve Noticia das Ordens Religiosas, Junta dos Melhores Authores, e das Letras Apostolicas*, Lisboa, Of. de Simão Thaddeo Ferreira, MDCCXC.

AZEVEDO, D. Joaquim de – *Historia Ecclesiastica da Cidade e Bispado de Lamego*, Porto, 1878.

AZEVEDO, Carlos Moreira (Dir.) – *Dicionário de História Religiosa de Portugal*, Vol. IV, Circulo de Leitores, 2001.

CARITA, Rui - «D. Henrique, O Navegador ou O Infante de Sagres (Porto, 1394; Vila do Infante, 1460)», *Uma Estátua do Infante D. Henrique para o Porto Santo*, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Funchal, 2018.

*Definições, e Estatutos dos Cavalleiros, e Freires da Ordem de Nosso Senhor Iesu Christo com a Historiada Origem e Principio Della*, Lisboa, Officina de Ioam Costa, MDCLXXI.

ICEP- «Castro Marim», jornal *ABC Portuscale*, nº 126 de 2-II-2019.

MENDONÇA, Manuel Lamas de - «O Mestre D. Lopo Dias de Sousa um Neto de Reis com Descendência Controversa», *As Ordens Militares. Freires, Guerreiros, Cavaleiros*, Município de Palmela, 2012.

PINA, Ruy de – *Chronica do Muito Alto, e Muito Esclarecido Principe Dom Diniz, Sexto Rey de Portugal composto por ...*, Officina Ferreyriana, Lisboa Occidental, MDCCXXIX.

PINTO, Alexandre de Sousa – *A Casa da Torre das Pedras. História, Genealogia e Heráldica*, Casa da Prova, Lisboa, 2010.



## SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO

### OBSERVAÇÃO OCEÂNICA E MODELAÇÃO

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 9 de Abril

Senhores Académicos, senhores convidados

Em 04 de Maio de 2017 foi assinado um protocolo de cooperação e intercâmbio com a Universidade de Aveiro. Entre as várias ações que nele ficaram registadas figuram a realização de sessões conjuntas anuais a desenvolverem-se alternadamente em Aveiro e Lisboa, de teor científico, educacional, histórico e social.

A primeira destas sessões, por vontade expressa do então Reitor, realizou-se a 12 de Abril do ano passado, em Aveiro, tendo tido como tema central o Ambiente Marinho. Envolveu quatro oradores, dois em representação de cada uma das instituições, aproveitando aqui para saudar o Senhor Professor Menezes Pinheiro, investigador daquela Universidade que, por também ser membro da Academia de Marinha, tem sido um elemento chave da dinamização deste protocolo e que hoje aqui se encontra também em representação do Magnífico Reitor.

Não posso deixar de recordar que essa sessão, acompanhada em permanência pelo Reitor foi um autêntico sucesso. Um largo auditório, repleto de alunos e professores, tendo-se tornado escassos os já largos períodos previstos para debate e que, repetidamente, obrigaram a mesa a pôr-lhes fim sob pena de retardar muitíssimo o nosso regresso a Lisboa.

Este ano, como não podia deixar de acontecer entre duas instituições que respeitam os seus compromissos e que têm o Mar como âncora dos seus propósitos, vamos ter mais uma sessão conjunta, desta vez sob o tema: “Observação Oceânica e Modelação”. Trata-se de um tema actual face à reconhecida cada vez maior importância que é atribuída aos oceanos como elemento regulador da vida, seu influenciador determinante desde o seu nascimento e também responsável pela nossa sobrevivência.

A monitorização dos parâmetros oceanográficos e a sua utilização nos modelos numéricos é assim essencial para compreender melhor os oceanos e entender como eles influenciam o ambiente e como eles nos podem ajudar a viver em desenvolvimento harmonioso, mas de uma forma sustentada.

A importância deste tema, tão transversal, trouxe até nós um número significativo de alunos da Universidade de Aveiro, cuja presença saúdo. Também saúdo a presença dos aspirantes a cadetes da Escola Naval, a quem estas matérias não são naturalmente estranhas e que hoje não poderiam deixar de estar presentes, apesar das dificuldades que bem conheço em compatibilizar as suas obrigações curriculares com as presenças na Academia de Marinha.

Mais uma vez e para abordar na especificidade a temática proposta, a Academia recorreu a dois especialistas do Instituto Hidrográfico, o Senhor Dr. João Vitorino e o Senhor Tenente Luís Quaresma dos Santos, ambos oceanógrafos físicos. Em representação da Universidade de Aveiro iremos ouvir os senhores Professores Jesus Dubert, também oceanógrafo físico e Menezes Pinheiro, geofísico marinho. Todos serão oportunamente apresentados antes das respectivas intervenções.

Por tudo o que aqui ficou expresso, seria grande falha da minha parte se não agradecesse a presença da senhora Professora Ana Isabel Lillebo, Coordenadora Científica do Centro de Estudos do Ambiente e do Mar associado à Universidade de Aveiro, bem como do Senhor Almirante Ventura Soares, Director-Geral do Instituto Hidrográfico, partes bem activas e colaborantes na execução deste protocolo, a quem agradeço todo o apoio prestado.

Não me devendo alongar mais, renovo os meus votos para que esta sessão constitua mais um sólido elo entre a Universidade de Aveiro e a Academia de Marinha que, através do MAR, se completam nas suas missões de estudo e divulgação do seu conhecimento.

## SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A UNIVERSIDADE DE AVEIRO

### OBSERVAÇÃO OCEÂNICA E MODELAÇÃO

Palavras do Reitor da Universidade de Aveiro,  
Prof. Doutor Paulo Jorge Ferreira, em 9 de Abril

Começo por dar os parabéns à Academia de Marinha, que festeja o seu 50º aniversário no ano em que a UA se encontra a comemorar os seus 45 anos de existência.

Com uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas da Europa e uma das maiores áreas propostas de Extensão da Plataforma Continental, no âmbito da Lei do Mar, Portugal assume o Mar como um marco da nossa identidade nacional e a Economia do Mar como uma das principais áreas estratégicas de desenvolvimento social e económico.

Para a Universidade de Aveiro, as Ciências e Tecnologias do Mar também têm sido, desde longa data, um polo de desenvolvimento estratégico. Trata-se de um domínio em que temos uma série de valências interdisciplinares bem posicionadas aos níveis nacional e internacional, que vão desde o estudo integrado e multidisciplinar de sistemas, riscos e recursos estuarinos, costeiros e do mar profundo, à sua avaliação ambiental e desenvolvimento sustentável.

A Universidade de Aveiro está inserida numa região onde as atividades ligadas ao Mar são de enorme importância social e económica. Também por isso o Mar e os Oceanos são para a nós um espaço global de investigação, conhecimento e futuro; trata-se de uma área com um grande potencial, prioritária, que implica uma colaboração interdisciplinar entre os vários departamentos, unidades de investigação e Laboratórios Associados da UA e cooperação com várias entidades locais, regionais, nacionais, europeias e internacionais.

Esta importância do Mar reflete-se na UA a vários níveis.

Ao nível da formação de 1º Ciclo, com a oferta de duas Licenciaturas: uma em Ciências do Mar, e outra em Meteorologia, Oceanografia e Geofísica. Ao nível do 2º Ciclo, com a oferta de dois Mestrados: um em Ciências do Mar e da Atmosfera, e outro em Biologia Marinha Aplicada. Ao nível do 3º Ciclo, com a nossa participação em dois programas de doutoramento Erasmus Mundus, um em Ciências Marinhas (MARES), e outro em Marine and Coastal Management (MACOMA), bem como a participação num programa internacional de doutoramento em Ciência, Tecnologia e Gestão do Mar (Do\*Mar), integrado no Campus do Mar.

A importância do Mar reflete-se ainda na investigação fundamental e aplicada, no desenvolvimento tecnológico e na inovação, e ainda na exploração sustentável dos recursos marinhos.

O Mar é um dos principais objetos de estudo do Laboratório Associado Centro de Estudos do Ambiente e do Mar (CESAM), nas vertentes de Ciências do Mar, Recursos Biológicos, Minerais e Energéticos Marinhos, Ambiente Saudável e Sustentável, Tecnologias e Aplicações Marinhas, Ordenamento e Governança das Áreas Marinhas e Costeiras, Pesca, Aquacultura e



Segurança Alimentar, Portos e Costas Inteligentes, e Saúde do Oceano, entre outros. Existem ainda na UA diversas competências complementares em Ciências e Tecnologias do Mar, em diversos Departamentos, Unidades de Investigação e Laboratórios Associados.

A nível europeu, a excelência da UA é retratada na participação em projetos financiados no âmbito dos programas-quadro, nomeadamente na participação contínua em projetos europeus, enquanto parceiro ou coordenador. São disso exemplos os projetos GO (Geophysical Oceanography), Hermes, Lagoons, Hermione, Symbiocore, Nanomar, PhootSymbiOxiS, Marpro, MinGuide, Pericles, CEPHs&CHEFs, PERCEBES, GENIALG, Ecosal-Atlantis, ou MeshAtlantic.

A criação de uma Cátedra para os Estudos do Mar, financiada pela Caixa Geral de Depósitos e atribuída ao investigador Graham Pierce, professor catedrático da Universidade de Aberdeen, da Escócia, representa outra aposta da UA nesta área estratégica, que contribuiu para aumentar a capacidade de intervenção local em Biologia Marinha e Pescas.

Visando uma efetiva transferência de tecnologia e uma maior cooperação com a sociedade, foi criada, em 2013, a Plataforma Tecnológica do Mar, outra das iniciativas com vista à coordenação das competências científicas e infraestruturas da UA ao nível da aplicação da investigação costeira e marinha, para promover sinergias e eco-inovação, e estabelecer a ponte com os setores público e privado, refletindo as suas necessidades e desafios e contribuindo para o desenvolvimento socioeconómico da região e do país. Esta estrutura integra o conhecimento tecnológico gerado na UA na área do Mar, possibilitando a sua transferência para o setor empresarial de forma integrada e maximizando as valências existentes na UA nos vários domínios do saber aplicados às Ciências e Tecnologias do Mar, Governação e Desenvolvimento Sustentável.

Em termos de sinergias externas, a colaboração com o Cluster do Conhecimento e da Economia do Mar, dinamizado pela Oceano XXI, resultou no ECOMARE, uma parceria da UA com a Câmara Municipal de Ílhavo, o Porto de Aveiro e a Sociedade para a Proteção da Vida Selvagem. O ECOMARE é um projeto emblemático na região e no país, pelas potencialidades que tem e pelo que faz, abrangendo um Centro de Extensão e de Pesquisa Ambiental e Marinha (CEPAM), uma Unidade de Pesquisa e Recuperação de Animais Marinhos (UPRAM) e uma biblioteca de organismos vivos (Biblioteca de Invertebrados Marinhos e Simbiontes Microbianos), com tanques que recriam as condições de vida naturais e que permitem um estudo continuado dos organismos vivos.

A UA assume, assim, um papel preponderante na investigação ligada ao mar, mas também ao nível do desenvolvimento regional, através da sua participação no Grupo de Ação Costeira da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA). A UA tem ainda procurado contribuir igualmente para a implementação e concretização da Estratégia de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente do Centro de Portugal (RIS3 do Centro), que distingue o Mar como um domínio diferenciador na região. Tem ainda contribuído para a construção de numerosos documentos europeus e internacionais na área das Ciências, Tecnologias e Governação do Mar.

O Mar é, assumidamente, um recurso de grande valor. Por isso, a UA está e estará sempre disponível para ser um parceiro ativo na promoção da investigação e disseminação das Ciências, tecnologia e Economia do Mar, e para trabalhar em conjunto com a Academia de Marinha, como sua parceira privilegiada, na divulgação das suas iniciativas e no desenvolvimento de projetos de investigação que contribuam para um maior conhecimento nas áreas de História, Artes, Letras e Ciências, ligadas ao Mar e às Zonas Costeiras.

Contem connosco.

Obrigado.



## A POESIA RESTANTE DO VELHO MARINHEIRO

Comunicação apresentada pelo Académico  
Joaquim Félix António, em 30 de Abril

Senhor Presidente da Academia de Marinha  
Senhor Vice-presidente da Academia de Marinha  
Senhor Secretário-geral da Academia de Marinha

Prezados académicos, camaradas, colegas, convidados, amigos e amigas, minhas senhoras e meus senhores

Decorrido ainda não um ano sobre a data da minha anterior comunicação nesta Academia, intitulada “A POESIA SERÔDIA DUM VELHO MARINHEIRO”, eis-me novamente perante Vossas Excelências para mais uma comunicação, quiçá a última da minha já relativamente longa vida terrena, desta vez com o título de “A POESIA RESTANTE DO VELHO MARINHEIRO”, em que irei recitar mais alguns poemas da minha autoria, uns escritos já há alguns anos, outros bastante recentes, todos eles muito sentidos e eivados daquele espírito de liberdade, verdade e responsabilidade por que tenho pautado a minha conduta ao longo dos anos vividos nesta fugaz passagem pelo nosso planeta, sendo com o maior prazer que dedico esta recitação de hoje à memória da grande poetisa Sophia de Mello Breyner Andresen de Sousa Tavares, cujo centenário de nascimento se cumprirá neste ano de 2019, a 6 de novembro.

E, neste meu dia de aniversário, o meu melhor presente é, na realidade, a vossa simpática presença.

Não esqueço, como frágil ser humano que sou, que não passo de uma minúscula partícula de energia, fugazmente revestida por um corpo durante a curtíssima vivência na Terra, este planeta que se formou há 4.500 milhões de anos, como parte integrante da energia incensurável do Todo Universal, em que a nossa estrela, o Sol, é apenas, segundo se calcula, uma dos quatrocentos mil milhões de estrelas da nossa galáxia, a Via Láctea, estimando-se que em todo o Universo existam cerca de dois triliões de galáxias... Mas, porque estes números astronómicos me causam perplexidade e até vertigens, voltemos então à pequenina Terra em que estamos vivendo. E, porque por cá tem havido seres humanos que têm sido verdadeiros exemplos de grande humanismo, bondade e humildade, muito me apraz deixar aqui os nomes de alguns deles, como o Mahatma Mohandas Gandhi, Martin Luther King Jr., Nelson Mandela e Madre Teresa de Calcutá.

Alguns dos temas que hoje aqui irão ser abordados já constaram daquela minha anterior comunicação, como a poesia e o fado, os políticos, algumas profissões de abnegação, a mulher

e o amor, a felicidade e o desalento, e outros estados de alma. Outros, contudo, são novos, dos quais destaco alguns merecidos tributos, a eutanásia, o almirante Gago Coutinho, a PIDE e a tauromaquia. É precisamente pela tauromaquia que irei iniciar esta minha comunicação, dedicando este capítulo à memória do meu saudoso colega, camarada e amigo Fernando Afonso Leão, falecido há mais de oito anos, que comigo trabalhou no Hospital da Marinha, na Direção do Serviço de Saúde Naval e no Banco do Hospital de São José, inveterado aficionado à Festa Brava, frequentador assíduo das feiras taurinas de Bilbao e Albacete, e que teve a gentileza de me obsequiar com alguns valorosos livros sobre tauromaquia.

Admito que é um tema polémico, porventura fraturante, reconhecendo que, no espetáculo tauromáquico, há aspetos de alguma crueldade para com os animais, que, para os antitaurinos, são a base das suas atitudes contra as corridas de toiros, por vezes manifestadas de forma caricata e desordeira. Estes são aqueles que eu apelidarei de “contras”, de que é exemplo flagrante o extravagante maestro António Vitorino de Almeida. Mas, por outro lado, há os “prós”, que acham, como eu, que o espetáculo tauromáquico é um manancial de arte e valentia, uma marca indelével da cultura dos povos ibéricos, do sul de França e de alguns latino-americanos, que há que preservar contra ventos e marés, respeitando a memória dos muitos artistas que perderam a vida nessa luta perigosa nas arenas, cavaleiros, matadores de toiros e de novilhos, peões de brega / bandarilheiros, picadores e moços de forcado, recordando nomes que ficaram célebres, como os cavaleiros Fernando de Oliveira e Joaquim José Correia, e os matadores de toiros Manuel Garcia “Espartero”, José Gómez “Gallito”, Ignacio Sánchez Mejias, Manuel Rodríguez “Manolete”, José Falcão, Francisco Rivera “Paquirri” e Ivan Fandinó, sem esquecer os muitos moços de forcado que, limitando-se a enfrentar o toiro com estoicidade e bravura, têm encontrado a morte por essas praças espalhadas por Portugal.

Mas, antes de iniciar os meus primeiros dois poemas sobre a Festa Brava, quero aqui deixar alguns nomes de ilustres defensores do espetáculo taurino, que apelidarei de “prós”, muitos deles já desaparecidos: Os escritores portugueses Eça de Queirós, Ramalho Ortigão, Oliveira Martins, José Luís Ribeiro (Pepe Luís), Vitorino Nemésio, Alves Redol e Urbano Tavares Rodrigues; os médicos portugueses Fernando de Freitas Simões, Mário Carmona, Pedro da Cunha, José de Mello e Castro, Manuel Machado Macedo, Fernando Teixeira e José Manuel Ferreira Coelho; os pintores espanhóis Francisco de Goya e Pablo Picasso; o filósofo espanhol Ortega Y Gasset; o poeta espanhol Federico Garcia Lorca; os Prémios Nobel da Literatura, norte-americano Ernest Hemingway, espanhol Camilo José Cela, português José Saramago e peruano Mário Vargas Llosa; e os sacerdotes portugueses Padre Teodoro, que foi pároco da Igreja de S. João de Deus em Lisboa, e Padre franciscano Vítor Melícias, curiosamente sportinguista da gema.

O primeiro poema que irei recitar intitula-se “Curro Romero”, um legendário diestro sevilhano, ainda vivo, cuja primeira apresentação na praça de toiros do Campo Pequeno, em Lisboa, ocorreu no ano de 1958, tendo sido tal o êxito alcançado que, no final da lide de

um dos seus novilhos-toiros, foi obrigado a dar cinco voltas à arena, de agradecimento, facto inédito naquele tauródromo, tendo sido levado em ombros até ao hotel na baixa lisboeta, seguido por centenas de aficionados em delírio.

O segundo poema sobre tauromaquia intitula-se “OS MARINHEIROS E A FESTA BRAVA”, já que houve vários marinheiros que enfrentaram toiros na arena, com realce para os valorosos moços de forcado, como irão ouvir mais adiante.

### **CURRO ROMERO**

Feira de abril em Sevilha,  
Não há outra como esta,  
Espetáculo de maravilha,  
Com a cidade sempre em festa.

Cavalos ajaezados,  
Puxando breques vistosos,  
Em trotes cadenciados,  
Muito esbeltos e airosos.

Cavaleiros e lavradores,  
Com o seu traje campero,  
De requintados primores,  
Com o castiço sombrero.

Sevilhanas mui guapitas,  
Com seu olhar atrevido,  
São como setas bonitas  
Atiradas por Cupido.

E, quando à tarde na praça,  
Real Maestranza chamada,  
Toureiros de muita raça  
Lidam corrida afamada,

Vive-se o melhor que há  
Desta feira sem igual,  
Quando o toiro lide dá  
E o diestro é genial.

Foi nessa doirada arena,  
Iluminada pelo sol,  
Que vi memorável faena  
Do meu já imenso rol.

Com lances de antologia,  
De uma enorme lentidão,  
O capote era magia  
Que encantava a multidão.

E com a muleta, meu Deus,  
Que temple e suavidade,  
Olés chegavam aos céus,  
Durando uma eternidade.

Com a estocada final,  
Gritava-se torero! torero!  
Esse toureiro divinal  
Chamava-se Curro Romero!

## **OS MARINHEIROS E A FESTA BRAVA**

Os marinheiros são, por norma, valentes, decididos e destemidos,  
Sempre prontos a afrontar, com galhardia e muita audácia,  
Quaisquer perigos e eventuais dificuldades, sem alarde e comedidos,  
Mas com bravura e intrepidez, muita entrega e pertinácia.

Por isso nada custa a crer que alguns desses chibantes varões,  
Habitados a, com muito destemor, enfrentar as fúrias do mar,  
Se tenham dedicado, com muito gosto e a maior das devoções,  
A pôr-se, com relevante galhardia, diante dum toiro, a tourear.

Vários nomes, obviamente, poderiam ser aqui citados,  
Mas apenas referirei um cavaleiro amador e dois bandarilheiros,  
Para depois finalizar com os castiços e valorosíssimos forcados,  
Oficiais, sargentos e praças, audazes e autênticos guerreiros.

Então, qual foi o marinheiro que, montado a cavalo, toureasse,  
Perguntarão, com compreensível curiosidade, os meus caríssimos ouvintes.  
E dir-lhe-ei que, embora, como profissional, nenhum houve que tal arte abraçasse,  
Houve um, como amador, que recorde, de primorosos requintes.

Foi o meu saudoso, dileto e jovial companheiro  
Em duas comissões de embarque que lembrarei pela vida fora,  
Comandante João Carlos Alvarenga, com alma de aventureiro,  
Que sempre rememorarei e evoco, com muita saudade, agora.

Quando o vi a cavalo tourear, numa garraçada em Tomar,  
Com garbo, arte, valentia e muita emoção,  
Era ele um brilhante aluno do Colégio Militar,  
Frequentando eu o curso liceal no célebre Colégio da cidade do Nabão.

Agora irei falar de dois toureiros-bandarilheiros de grande fama,  
Começando pelo Manuel Joaquim dos Santos, nascido em 1871, na capital.  
Toureava com tanta alma, tanta bravura e tanta chama,  
Que era conhecido e idolatrado por todo o aficionado em Portugal.

Na Marinha serviu cerca de oito anos, tendo andado por África e pelo Oriente,  
Só tendo atingido o modesto posto de primeiro-marinheiro.  
Politicamente era um republicano convicto e impenitente,  
Um patriota sincero, sem apego a prebendas e ao dinheiro.

Em vários navios andou durante algum tempo embarcado,  
Até num em que Gago Coutinho era aspirante e ele um mero primeiro-grumete.  
Mais tarde, quando se encontravam, como refere num livro em 1946 publicado,  
Era assim que se cumprimentavam, com este gracioso motete:

Dizia o Manuel dos Santos, com atrevido descaramento:  
Ora viva quem é uma glória mundial!  
Respondia o almirante, sem hesitar um só momento:  
Ora viva quem é uma glória nacional!

Bem se pode dizer que Manuel dos Santos foi um homem das arábias.  
Alcunhado de trinta-diabos, pela sua existência atribulada,  
Era conhecido pelas suas frases chistosas, mas sempre sábias,  
Tendo passado pelo mundo com uma invejável vida airada.



Trabalhou no teatro e no circo, foi saltimbanco e aprendiz de segeiro,  
Foi um homem de muitos feitos e façanhas, chegando até a estar preso,  
Mas foi alguém muito honrado, que nunca foi escravo do dinheiro,  
Olhando para os ambiciosos e desonestos com indiferença e desprezo.

Além do livro de memórias que publicou, chamado “Ele aí está!”,  
Grito que seu pai dera aquando do seu desejado nascimento,  
Vários poemas populares escreveu, merecedores de um bravo “hurra”,  
Como este que aqui lhes deixo, para pensarem um momento:

“Se a morte fosse interesseira,  
Ai, meu Deus, o que seria?  
O rico comprava a morte,  
Só o pobre é que morria.”

O nosso Manuel dos Santos vangloriava-se, cheio de orgulho e ufania,  
Que, aquando do 5 de outubro de 1910, no Quartel-General da capital,  
Fora ele que arvorara, com muita emoção e idolatria,  
A bandeira verde-rubra do novo e promissor Portugal.

A sua festa de despedida do toureio profissional, em que percorreu Portugal de lés-a-lés,  
Durante bem vividos e agitados 44 anos de notável maestria,  
Teve lugar na há muito demolida praça de toiros de Algés,  
Já com mais de 70 anos, mas ainda com muita têmpera e desbordante alegria.

Depois, até morrer em 1 de outubro de 1951,  
Foi, durante cerca de nove anos, um ilustre diretor de corrida,  
Em que, prazenteiro, como ele não havia mais nenhum,  
Havendo sempre lugar para uma piada brejeira e bem metida.

Antes de passar aos forcados, para terminar,  
Queria aqui lembrar um outro toureiro-bandarilheiro  
Chamado Manuel Freitas Maia, que tantas vezes vi tourear,  
O qual foi, durante 36 anos, um dedicado e abnegado marinheiro.

Reformado como cabo na Marinha, foi um toureiro de muito valor,  
Que, após a retirada do toureio, ainda foi, durante algum tempo, diretor de corrida,  
Tendo exercido sempre as suas atividades com muita competência e pundonor,  
Recordando, com saudade, a Briosa e a Festa Brava, as grandes paixões da sua vida.

Vamos, então, aos forcados, que, na arte de pegar, são verdadeiros abencerragens.  
Não podendo, manifestamente, citá-los aqui a todos,  
Vários oficiais, sargentos e praças, que envergaram a jaqueta de ramagens,  
Alguns irão ser referidos, pelos êxitos que tiveram, com valor e arrojo a rodos.

Prestando-lhes, com justiça, a minha homenagem e o meu preito,  
Evoco os comandantes Metzner, Vacas de Carvalho e Oliveira Monteiro,  
Os sargentos Coisinhas e Vitorino Caria, pegadores com muito geito,  
E os marinheiros fuzileiros Francisco Costa e José Figueiredo, qual deles o mais aventureiro.

Da forcadagem, há ainda um que muito quero salientar.  
É o falecido Manuel Faia, que na Marinha foi cozinheiro,  
Que capitaneou os antigos grupos dos Riachos e do Colégio de Tomar,  
E que, nas praças de toiros por onde andou, foi um autêntico guerreiro,

Agora, mesmo para terminar esta minha atrevida incursão pela Festa Brava,  
Desejo aqui evocar um ilustre oficial, há poucos anos falecido,  
O comandante João Cristóvão Moreira, que, é bem sabido, não toureava,  
Mas que no mundo taurino era por todos apreciado e muito querido.

Escritor distinto, possuidor do mais profundo e talentoso elóquio,  
Conhecedor abalizado do complexo meio da tauromaquia,  
Escreveu mais de uma trintena de belos livros sob o pseudónimo de “Solilóquio”,  
Muitos deles esgotados e que são um verdadeiro manancial de sabedoria.

## **O FADO DE LISBOA**

(Dedico este soneto à memória dos fadistas Saudade dos Santos e Alfredo Marceneiro (filho), que, durante alguns anos, compartilharam, comigo e alguns amigos, a mesa que ocupávamos na castiça casa de fados “A Severa”, ao Bairro Alto).

Desde a minha longínqua mocidade,  
O fado foi para mim sempre a canção mais deleitosa,  
E como recorde, com nostalgia e com saudade,  
Os momentos em que o sentia, qual brisa cariciosa.

Nomes célebres que jamais poderei esquecer,  
Como a Hermínia, a Amália, o Marceneiro e o Farinha,  
O Carlos do Carmo e outros, que não há espaço pra dizer,  
E que foram grandes arautos do sentimento alfacinha.

Mas o fado não morreu e cada vez está mais pujante,  
Com novos valores, como a Cátia, o Camané, a Cuca e a Mafalda,  
Além de muitos outros valiosos fadistas de juvenil idade.

E aí está a prova, bem recente e triunfante,  
Com a atribuição, pela UNESCO, de uma honrosa grinalda,  
Ao considerá-lo, justamente, Património Cultural da Humanidade.

### A CANÇÃO DE COIMBRA

(Dedico este soneto à memória do meu saudoso colega e amigo António Sutil Roque, que foi médico da Reserva Naval e meu companheiro no Hospital de S. José, no Hospital “CUF” e na TAP-AIR PORTUGAL).

Quando frequentava o meu curso liceal em Tomar, cidade do Nabão,  
O meu maior desejo era que a futura faculdade fosse em Coimbra, cidade do Mondego.  
Mas, infelizmente, nem sempre as nossas vontades culminam em consumação,  
Acabando por ir parar à faculdade de Lisboa, confesso, sem muito apego.

É que, para mim, Coimbra era uma das mais poéticas e belas lendas,  
Do choupal e das tricanas, das suas trovas e canções,  
Com cantores que foram célebres, hoje autênticas legendas,  
Que hão - de, para sempre, ficar gravados em nossos corações.

É, pois, de justiça, alguns lembrar aqui, de voz canora,  
Como o Hilário, o Zé Afonso, o Machado Soares e o Luís Góis,  
Sem esquecer outros, também de grande mérito e estilo bem apurado,

Como o Alexandre Herculano, o Sutil Roque e o Luiz Damas Mora,  
Da linda canção de Coimbra prezados e inolvidáveis heróis,  
E a todos dizer: muito obrigado, amigos, muito obrigado!

## **POLITQUICES**

É sabido que tem que haver lei e quem dirija,  
Pra que o povo possa viver sem sobressaltos,  
E quem governa tem que ter seriedade e barba rija,  
Controlando, travando e moderando os gerifaltos,

Sempre prontos a afrontar, a atacar e a roubar  
Os mais fracos, honestos e cumpridores,  
Que quase não têm tempo pra pensar  
Como resistir a tais velhacos e impostores.

Por isso, quando vejo as artimanhas  
De políticos sem escrúpulos e aldrabões,  
Pra tão-somente se alcandorarem no poder,

Sinto revoltarem-se cá minhas entranhas,  
Enquanto nós todos andamos atónitos aos baldões,  
Perante politiquices que chocam o nosso querer.

## **BAIXA POLÍTICA**

Tirando honrosas exceções,  
Que se contam facilmente,  
Os políticos são aldrabões  
Que atazanam toda a gente.

Ora de falas mansinhas,  
Ora de ares apalhaçados,  
Umas vezes com gracinhas,  
Outras de olhares esgazeados,

Vomitam frases à pressa,  
Com muitos apertos de mão,  
Pra conquistar a maralha.

Que falta faz cá o Eça  
E o Ramalho Ortigão  
Pra zurzirem tal canalha!

### **A ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

Deputados da nação, pagos pelo povo português,  
Devem defender sempre e bem a justiça e a liberdade,  
Claro que com opiniões diversas, mas com muita sensatez,  
Privilegiando acima de tudo o rigor e a verdade.  
Deixem-se, pois, de discussões vazias e sem sentido,  
Quantas vezes em atitudes ridículas e apalhaçadas,  
Cujo único fim é a defesa desonesta do partido,  
O que, para nós, só nos pode causar satíricas gargalhadas.

Ajam bem, pois, caros representantes da nação,  
Com lisura, sinceridade e muita compostura,  
Nesse parlamento de tão nobre e inquestionável honraria,

Já que, nesse digno lugar onde exercem vossa ação,  
Tem que haver desvelo e entrega, sem pensar em sinecura,  
Devendo continuar a chamar-se, não se esqueçam, a Casa da Democracia.

### **O CIRCO**

Nos saudosos tempos da minha longínqua infância,  
O espetáculo ao vivo, mais capaz de me encantar e seduzir,  
Era o do circo ambulante, com acrobatas de grande fulgurância,  
Domadores indómitos e palhaços que muito me faziam rir.

Esses artistas, por vezes em incursões difíceis e arriscadas,  
Com salários que amiúde não passavam de mísera retribuição,  
Eram seres simples, bons e humanos, de mentes bem lavadas,  
Auferindo, com muito valor e entrega, o seu árduo ganha-pão.

Por isso, quando hoje vejo certos políticos sem escrúpulos e sem moral,  
Comportando-se, nas suas vidas, como palhaços na pior das aceções,  
Dizendo baboseiras sem nexo e sem sentido, mas de maneira altaneira,

Aparece-me gritar bem alto, pra esses escroques de conduta antinacional,  
Que, pra ganharem, sem qualquer mérito, muitos e muitos milhões,  
Não é preciso portarem-se, sem decoro e sem vergonha, dessa execranda maneira.

### **SALTEADORES**

Famosos salteadores tem havido em Portugal,  
Que para as gentes de agora são um mundo já esquecido.  
Por isso venho lembrar três desses obreiros do mal,  
José do Telhado, João Brandão e Remexido.

Violentos, cruéis e temerários,  
Usavam de tudo, desde o tiro à cacetada,  
Mas, por vezes, eram até humanitários,  
Tendo mesmo o primeiro recebido a Torre e Espada.

Atrevidos e corajosos em suas andanças,  
Jamais dissimulavam suas pérfidas intenções,  
Atuando sempre de fronte erguidas e altaneiras,

Ao contrário de certos ministros das Finanças,  
Que, carcomindo nossos magros soldos e pensões,  
Nos meteram tantas vezes as mãos nas algibeiras.

### **PROVÉRBIOS E ADÁGIOS POPULARES**

Nossos provérbios e adágios populares  
Quanto encerram de verdade e sapiência,  
São autênticas sentenças lapidares,  
De sensatez, de perspicácia e de prudência.

Com frases despreziosas e inteligíveis,  
Sem arrebiques ou altivez inoportuna,  
São balsámos reconfortantes e ineludíveis,  
Que concorrem pra alimentar nossa Fortuna.

Que bom seria, pois, que alguns senhores,  
Que, em bicos de pés e com penas de pavão,  
Nos impingem palavras gongóricas e invulgares,

Deixassem de ser vigaristas e impostores,  
E lessem, com humildade e atenção,  
Nossos provérbios e adágios populares.

### **O HINO NACIONAL (POEMA ESCRITO EM FINAIS DE 2012)**

(Dedico este soneto ao meu camarada e amigo Comandante Henrique Arantes Lopes de Mendonça, bisneto do autor da letra do Hino Nacional)

Patriótica reação a ignóbil afronta  
Por parte de nação aliada, amiga da onça,  
Sua letra foi escrita com vigor, em desafronta,  
Pelo ilustre oficial Henrique Lopes de Mendonça.

Na sua versão original, dizia, com veemência,  
Às armas, às armas, .... Contra os bretões, marchar, marchar,  
Para depois, passando a ter mais indulgência,  
Referir, em vez, .... Contra os canhões, marchar, marchar.

Mas, porque agora quem nos governa é só mentir,  
Querendo fazer-nos passar por lorpas e atrasados,  
Proponho, convictamente, sem hesitar,

Que o nosso hino, doravante, para o porvir,  
Como vindicta dos portugueses ofendidos e roubados,  
Passe a terminar.... Contra os aldrabões, marchar, marchar.

## O CAMPINO

Das profissões rurais que há em Portugal,  
Uma das que mais admiro e mais venero,  
É a do campino, audaz e de valentia colossal,  
Que, embora rude e simples, é, do que conheço, o que há de mais sincero.

A sua figura garbosa, de ginete ágil e valente,  
Manejando o corcel e o pampilho com rara arte e maestria,  
Pelas campos de Vila Franca, Salvaterra ou Benavente,  
Impõe-se, a quem o vê, como um verdadeiro rei da pradaria.

E quando, na sua festa maior, em Vila Franca de Xira,  
No quente mês de julho, em cada ano que passa,  
Enverga o traje de gala, de barrete verde e colete encarnado,

Como ele se sente orgulhoso, vaidoso e sem mentira,  
Exibindo seu donaire, com muita pompa e muita graça,  
Sendo, para as moçoilas da terra, o homem mais desejado.

## O PASTOR

Atividade campestre das mais antigas, mesmo milenárias,  
A pastorícia é, das que se exercem no nosso diletto Portugal,  
A mais genuína, talvez a mais romântica, das altas ações proletárias,  
Que tornam o pastor um ser humano admirável e reverencial.

De manhãzinha até à noite, durante o dia inteiro,  
Quer faça sol, chova, troveje ou haja vento,  
O pastor, humilde, simples, sincero e verdadeiro,  
Conduz e guarda seu rebanho, angariando, com sacrifício, o seu sustento.

Ele sabe bem que, com essa sua nobre abnegação,  
Que infelizmente nem todos conseguem compreender,  
Está a criar e preservar fontes inesgotáveis de riqueza,



Concorrendo, com muito orgulho, prà prosperidade da nação,  
Dando-lhe, além de lá, leite e carne pra beber e pra comer,  
Fazendo tudo com simplicidade, mas com assaz e rara franqueza.

### **AMOR VERDADEIRO**

(O amor tudo vence, mas só é eterno enquanto dura)

Palavra amor, com quatro letras apenas,  
É, das que eu conheço, uma das mais abrangentes,  
Com significados que se contam às dezenas,  
Uns mais, outros menos congruentes.

Há o amor espiritual, há o amor material,  
Há o amor à paz, há o amor à guerra,  
Há o amor ao mundo, há o amor a Portugal,  
Há o amor ao mar, há o amor à terra,

Há o amor divinal e o amor à natureza,  
Há o amor familiar e ao nosso semelhante,  
Há o amor aos santos por quem tem fé e muito reza,  
Há até o amor ao poder e ao dinheiro, coisa infamante.

E, neste mundo atual, estranho e desconexo,  
Quantos outros amores há, de matizes variados,  
Desde o amor carnal entre pessoas do mesmo sexo,  
Até amores anómalos e aberrantes, só possíveis em tarados.

Mas para mim o verdadeiro amor, e digo-o com todo o prazer,  
Aquele que a nossa espécie permite perpetuar,  
É o vivido e bem sentido entre o homem e a mulher,  
Num dia-a-dia feliz de pouco querer e muito dar.

## O SONHO

(Dedico este soneto à Maria Isabel, minha devotada companheira de mais de 57 anos).

Que estranho sonho eu tive naquela noite,  
O qual, enquanto viver, irei sempre recordar,  
Foi como se tivesse recebido um inopinado e atroz açoite,  
Quando, em minha cama, me preparava para descansar.

Sonhei, vejam lá bem, que tinha morrido,  
Entrando, esfusante de alegria, no almejado paraíso,  
Rodeado de belas divas enviadas por Cupido,  
Atraentes e libidinosas, com o mais lindo e deleitoso sorriso.

De manhã, quando acordei, cansado de tanto ter amado,  
Desejei não voltar mais a esta triste vida.  
Mas, quando olhei pra ti, na cama, junto a mim, com sorriso de eterna felicidade,

Pensei que o que seria bom era viver contigo sempre a meu lado,  
Numa ânsia de amor perene, forte, colossal e desmedida,  
Que durasse a vida inteira, para sempre, até à eternidade.

## À PROCURA DA FELICIDADE

Quero chegar a Deus e não o alcanço,  
Quero afastar o Diabo e não consigo,  
Minha vida é um vaivém, é um balanço,  
É um sofrimento, é um flagelo, é um castigo.

Há quantos anos já não sei o que é sorrir,  
Folgar, gozar, com toda a esperança no destino,  
Sem pensar que um dia hei - de partir,  
Como ser mortal, insignificante e pequenino.

Por isso, quando há dias, numa escola,  
Vi tantas crianças buliçosas, a brincar,  
Jogando e correndo com ansiedade,

O que me apeteceu foi também jogar à bola,  
Esquecer, andar e nunca mais parar,  
Até encontrar a almejada felicidade.

### **SER PESSIMISTA**

Parece bem e está na moda,  
Dizer que se é otimista,  
Quando a vida é uma roda,  
Obscura e enigmista.

Pelo que tenho sentido,  
Pelo que vejo a toda a hora,  
A existência é um carpido,  
Que não consigo deitar fora.

E como tudo à minha volta  
É desolação e tristeza  
E sou muito realista,

Em atitude de revolta,  
Eu quero bradar com firmeza  
Que sou radical pessimista.

### **BRINCADEIRAS DE CRIANÇA**

Num tempo duramente vivido na aldeia,  
Sem internet, redes sociais e outras modernices,  
Com que hoje se pretende invadir a vida alheia,  
Recorrendo por vezes à infâmia e outras canalhices,

As brincadeiras das crianças da minha geração  
Eram autênticas, bonitas e inofensivas,  
Desde o jogar à bola de trapos, ao berlinde e ao pião,  
De formas simples, mas sempre imaginativas.

Que saudades eu tenho, pois, desses tempos de quimeras,  
Em que se brincava de maneira informal, mas verdadeira,  
Com sinceridade, amizade e muita emoção,

Época de belas e esperançosas primaveras,  
Como se fosse uma vermelha e airosa passadeira  
A transportar-nos com donaire ao tão almejado verão.

### A MODA

(Alberta Ferretti, conhecida estilista italiana, disse um dia que hoje, mais que nunca, está de moda não estar de moda)

Desde que o mundo é mundo, com o feio e o bonito em permanente alternância,  
Que a moda se vai impondo como feroz ditadura, em proterva irreverência.  
E, embora eu a aceite, com prudente reserva e ponderada concordância,  
Não posso, de modo algum, tolerar os excessos da sua onipotência.

Que as raparigas queiram parecer mais belas e os rapazes mais galantes,  
É coisa que não me choca, chegando mesmo a parecer-me muito bem.  
Mas que, para isso, façam alguns desvarios, estúpidos e extravagantes,  
É algo que condeno e repudio, só me apетecendo dar-lhes um valentíssimo arrebém.

Cabeças meio rapadas, com os cabelos que restam em exótico desalinho,  
Inestéticas tatuagens e pírcingues no umbigo, nas orelhas, no nariz, nos beiços e até na  
língua,  
Calças esfarrapadas com buracos, elas de rabiosque à mostra e eles de fundilhos a meio  
metro do sim-senhor,

São caricatas figuras que me causam nojo e um nervoso miudinho,  
A que me dá gozo apelidar de palermas com mentalidade muito à míngua,  
Tão insensatas, burlescas e ridículas, que nem sequer merecem a clemência do nosso  
Deus Salvador.

## O TEATRO ANATÓMICO

Quando, nos meus primórdios de estudante de medicina,  
Entrei pela primeira vez no chamado teatro anatómico,  
Algo de muito estranho alterou minha rotina,  
Como se ingressasse num exótico mundo nosocômico.

Cadáveres mais ou menos putrefeitos,  
Espalhados pela vasta e fria sala,  
Produziam esquisitos e tétricos efeitos,  
Com repugnantes odores em elevada escala.

E quando o Mestre entrava, enfático como um carrasco,  
Com seu semblante sisudo, de grande personagem,  
Incutindo medo, respeito e alguma veneração,

Não sei o que me dava maior asco,  
Se era ver os assistentes a prestarem-lhe vassalagem,  
Se era o cheiro nauseabundo dos corpos em decomposição.

## O PRESIDENTE

Desde o 25 de abril de há 45 anos,  
Data marcante da nossa história recente,  
Já houve sete Presidentes, convictos republicanos,  
Todos de postura muito séria e convincente.

Uns algo arrebatados, outros mais prudentes,  
Mas todos eles patriotas indefectíveis,  
Souberam servir, com patriotismo, nossas gentes,  
Como homens de bem, honestos e incorruptíveis.

Mas, para mim, o que mais me fascinou,  
E que, por coincidência, até era militar,  
Sério, austero, avesso ao populismo, sem ademanos.

Foi o que o marechalato recusou,  
Foi o que à reforma nada quis acrescentar,  
Foi o digno e mui nobre general Ramalho Eanes.

### O COMANDANTE

Enquanto andei pelos mares a navegar,  
Nos meus primeiros anos de Marinha,  
Sete nobres comandantes tive, para recordar,  
Cujos nomes ainda estão hoje na minha cabecinha.

Abel Rodrigues e António Magalhães,  
Camões Godinho e Marques Ribeiro,  
Foram denodados e valorosos “capitães”,  
Desde os três últimos até ao primeiro.

Tengarrinha e Silva Horta, mais adiante,  
Na velhinha e saudosa “Sagres”, bem amada,  
Deixaram marca indelével de elevada alma marinheira.

Mas, para mim, o maior e mais excelso comandante,  
Que no “João de Lisboa” deixou obra bem vincada,  
Foi seguramente esse homem que se chamou Jorge Maia Ramos Pereira.

**HOMENAGEM À POETISA AMÉRICA MIRANDA PELA SUA CONTRIBUIÇÃO PARA A CULTURA PORTUGUESA, EM 16 DE JANEIRO DE 2010, NO VELHO CAFÉ “MARTINHO DA ARCADE”, A QUAL VIRIA A FALECER EM 27 DE SETEMBRO DE 2017.**

Neste “Martinho da Arcada” de tão nobres tradições,  
Refúgio predileto do grande Fernando Pessoa,  
Como eu gostava de, em belas versificações,  
Dizer um poema digno deste ex-líbris de Lisboa.

Mas, porque não tive o dom de ser inspirado pelas Musas,  
Somente posso fazer uns simples e frívolos versos,  
Com palavras despreziosas, verdadeiras, não confusas,  
Em termos de ternura na minha alma submersos.

Por isso, ilustre amiga, poetisa e escritora,  
Que à “Tertúlia” e ao “Arauto” tanto de bom tem dado,  
Com todo o seu amor, a sua verve e o seu talento,

Permita-me, Américo Miranda, que, nesta feliz hora,  
De homenagem e gratidão, e de bom grado,  
A exorte a que prossiga, com ânimo, com alegria e com alento.

### **CARLOS DA SILVEIRA – UM TRIBUTO MERECIDO**

Ao ingressar na Marinha, há 65 anos,  
Tantos camaradas encontrei de merecidíssimo valor,  
Alguns (poucos) talassas, outros (muitos) republicanos,  
Mas todas servindo a Briosa com muito zelo e amor.

E hoje aqui um eu quero salientar e preitear,  
Figura marcante da classe dos farmacêuticos navais,  
Desaparecido há cerca de um ano para não mais voltar,  
Deixando todos os seus amigos tristes e compadecidos de mais.

É o doutor Carlos Fernando Costa da Silveira,  
Distinta personalidade da ciência nacional,  
Intelectual e erudito de elevadíssima craveira,  
Que se impôs, como poucos, no mundo científico em Portugal.  
Com ele convivi, feliz, durante largos anos,  
No Hospital da Marinha e na Direção do Serviço de Saúde Naval,  
Apreciando sobremaneira os seus processos espartanos,  
Com que exercia seus misteres, de modo sapiencial.

Foi competentíssimo farmacêutico nos respetivos Serviços do Hospital da Marinha,  
E, já na reserva, Chefe da 3.ª Repartição e Subdiretor do Serviço de Saúde Naval,  
Onde, durante mais de um ano, comigo colaborou em toda a linha,  
Desempenhando suas funções de modo que reputo de genial.

Diretor do Laboratório de Análises Fármaco – Toxicológicos da Marinha,  
Desde a sua criação em 7 de julho de 1980,  
Aí exerceria a sua atividade cerca de nove anos, de manhã, à tarde ou à noite,  
Com o maior apego e sempre munido da necessária ferramenta.

Pela sua abnegada dedicação e pelo seu abalizado conhecimento,  
Foi com justiça e satisfação que lhe concedi dois expressivos louvores,  
Um em 1983 e outro em 1989, salientando seu grande talento,  
O último dos quais levou à concessão da medalha militar de ouro de serviços distintos,  
sem quaisquer favores.

Mas não só no meio militar naval o CMG F.N. Silveira foi figura de proa,  
Pois eram tantos os seus méritos, a sua capacidade e o seu valor,  
Que foi ilustre catedrático da Faculdade de Farmácia de Lisboa  
E Bastonário da Ordem dos Farmacêuticos, como digníssimo superior.

E jamais poderei esquecer que, aquando da sua última lição na Faculdade,  
Me convidou simpaticamente para estar presente em tão solene cerimónia,  
Agradecendo, publicamente, a minha ida ali, sem qualquer formalidade,  
Acontecimento que, enquanto viver, não mais sairá de minha memória.

## **OS ENFERMEIROS DA ARMADA**

Nos muitos anos em que estive ao Serviço da Armada,  
Com quantos camaradas de valor tive o condão de conviver,  
Praças, sargentos e oficiais, alguns de notável nomeada,  
Que, enquanto neste mundo cá andar, jamais poderei esquecer.

Mas uns houve, pra mim muito especiais, que me apraz hoje evocar,  
Não só porque faziam parte, como eu, da nossa Saúde Naval,  
Mas também porque eram pessoas de conduta exemplar,  
Desempenhando suas importantes funções de maneira curial.

Refiro-me aos enfermeiros da Armada, profissionais de grande gabarito,  
Com alguns dos quais viria a estabelecer laços de profunda amizade,  
Gente trabalhadora, muito dedicada e de um valor inaudito,  
Sempre pronto a acudir, com rapidez e eficácia, a qualquer eventualidade.



Tantas vezes, em navios de menor porte, sem médico a bordo,  
Eram eles os únicos responsáveis pela saúde das guarnições,  
Resolvendo casos difíceis, que me relataram e que ainda hoje recordo,  
Com muita saudade, admiração e a maior das emoções.

Tantos foram e tão excelentes os que trabalharam comigo,  
Nos navios e nos estabelecimentos em terra, incluindo o hospital,  
Que muito me aprazaria evocar seus nomes todos, de modo amigo,  
Para que sempre fossem lembrados em estilo reverencial.

Perante a óbvia impossibilidade de proceder de tal maneira,  
Aqui deixo os nomes de três dos principais que comigo andaram embarcados,  
O Manuel Jerónimo, o Pedro Nunes e o Laurindo Ferreira,  
Todos eles muito competentes, valorosos e desembaraçados.

No hospital há cinco nomes que não posso esquecer,  
O Saramago, o Pestana, o Ramos, o Bago d'Uva e o Pinto Santos,  
Todos eles dedicadíssimos, de muita entrega e elevado saber,  
Sempre prontos a acudir em várias ocasiões e em quaisquer recantos.

Para terminar esta agradável incursão pelos nobres enfermeiros,  
Desta vez em funções de secretaria, na Direção do Serviço de Saúde Naval,  
Quero evocar três nomes, dos melhores entre os primeiros,  
Os tenentes Pinheiro e Gomes, e o sargento-mor Valdemar, colaboradores de valia sem igual.

### **SERÁ QUE COMETI EUTANÁSIA, EMBORA APENAS PASSIVA? TALVEZ SIM OU TALVEZ NÃO...**

Palavra das mais escritas, ouvidas e discutidas,  
Neste mundo atual de incerteza, polémica e delirante paixão,  
Em que avultam muitas vezes ideias preconcebidas,  
Expressas sem qualquer racionalidade e com desvairada emoção,

Vou-lhes contar uma inaudita estória, triste pra qualquer pessoa,  
Comigo passada à volta de sessenta anos,  
Quando frequentava o internato dos Hospitais Cíveis de Lisboa,  
E a vida era muito dura, com árduos sacrifícios e alguns desenganos.

Estava eu de serviço de 24 horas na Banco de S. José,  
Escalado para eventuais chamadas a doentes das enfermarias,  
Quando, com muita urgência, tive que, presto, dar ao pé,  
Para acudir a um paciente, com cirrose hepática, que em sangue se desfazia.

Quando cheguei junto à cama em que o Joaquim jazia, moribundo,  
Vi um ser pálido, exangue, jorrando sangue pela boca e pelo ânus,  
De barriga enorme e disforme, como se fosse do outro mundo,  
Com os lençóis encharcados por fortes jactos diluvianos.

Era a rotura terminal das fatídicas varizes esofágicas,  
Nefasta consequência habitual de tão grave situação,  
Que, nem pelas mais hábeis e sábias artes mágicas,  
Alguém conseguiria travar em tão patética e dramática ocasião.

Após proceder à rápida, necessária e conveniente observação,  
O enfermeiro ali presente, com muita simpatia e humanidade,  
Indagou-me, com firmeza e esmerada correção,  
Se podia ir buscar sangue para acudir a ocorrência de tanta gravidade.

Com o meu espírito algo indeciso, confuso e angustiado,  
E depois de uns demorados e tormentosos segundos sem falar,  
Acabei por me dirigir, calma e pausadamente, àquele enfermeiro tão dedicado,  
Com palavras que ainda hoje recordo de maneira lapidar:

Medite bem, senhor enfermeiro, naquilo que lhe vou dizer:  
O sangue é um bem escasso e precioso, que há que saber gerir com avisada cautela,  
Para administrar, não a quem está prestes a morrer,  
Mas a quem, para viver, ainda se possa descortinar uma janela.

Esperámos mais uns minutos, que pareciam não ter fim,  
Francamente acabrunhados, à espera duma morte por pouco tempo adiada,  
Até que esta levou para sempre aquele pobre Joaquim,  
Como implacável e cruel carrasca, por todos tão odiada.

Ao regressar, abatido, à camarata do meu Banco,  
Com a cabeça a fervilhar em hórrida lucubração,  
Perguntava-me a mim próprio, com a mente em solavanco:  
Será que cometi eutanásia, embora apenas passiva? Talvez sim ou talvez não ...

Se sim, aqui imploro, com humildade e emoção,  
Um clemente e misericordioso perdão!

### **O CHICHI DO VELHO ALMIRANTE**

(Este poema é dedicado à memória de Gago Coutinho, nascido a 17 de fevereiro de 1869 e falecido a 18 de fevereiro de 1959).

Esta historieta, que agora vos vou contar, com gáudio e de modo natural,  
Comigo se passou, nos primeiros e saudosos tempos na Marinha,  
Quando, como oficial médico subalterno, fazia serviço de dia ao Hospital,  
Com devoção, desapego e o muito vigor que então ainda tinha.

A certa hora do dia estava eu no meu quarto a dormir,  
Quando o telefone retiniu, com serrazina insistência,  
Cumprindo o seu habitual dever de, com pressa, me acordar,  
Solicitando a minha presença, perante inesperada ocorrência.  
Era o enfermeiro em serviço nos quartos de oficiais,  
Implorando, com certa ansiedade e muita preocupação,  
Para que, com o meu saber e os meus dotes profissionais,  
Aí fosse acudir a um senhor almirante em crítica situação.

E nem os senhores imaginam quem era esse senhor almirante.  
Era nem mais nem menos do que o velho Gago Coutinho,  
Que eu tão bem conhecia, desde os meus tempos de estudante,  
Como um herói nacional, agora ali acamado, doente e muito magrinho.

Após a minha observação por intercorrência que não me lembro qual foi,  
Mas que acabou por ser, tenho a certeza, rápida e devidamente resolvida,  
Preparava-me para, com a melhor reverência, despedir-me do grande herói,  
Quando ele, com manifesta aflição, impediu minha saída.

Esperre aí, meu caro doutor, não se vá já embora,  
Pois, estou muito atormentado, com vontade de urinar,  
Pelo que me dirigi ao enfermeiro sem a mais pequena demora,  
Pedindo uma arrastadeira para que o almirante se pudesse aliviar.

Então, o excelso almirante, muito débil e franzino,  
Soergueu-se na cama não sem alguma dificuldade,  
Fitando-me com olhar fulminante, quase ferino,  
Atirando-me com estas palavras, que me deixaram a maior perplexidade:

Caríssimo doutor, oiça bem, eu tenho a noção do meu estado,  
Mas, como se costuma dizer, cada qual é como é.  
Por isso, e aqui lhe digo, como um solene magistrado,  
Que um almirante, note bem, só mija se for de pé.

Enquanto me ria por dentro, sem mostrar meu estado de alma,  
Ordenei ao enfermeiro, rapidamente e sem qualquer demora,  
Que trouxesse, para o dileto almirante, com pressa, mas com muita calma,  
O penico aliviador, para se proceder ao tão almejado bota-fora.

E foi assim, de pé, algo trémulo, mas sem qualquer gemido,  
Que o nosso querido herói mijou para o chamado “senhor doutor”,  
Nome por que, na gíria popular, então era conhecido  
Esse tão castiço utensílio, muito útil, usado e libertador.

## UMA VISITA INSÓLITA

(Este poema é dedicado à memória do meu saudoso colega e amigo Carlos Lima das Neves, um dos protagonistas da “história” que vos vou contar, e a quem tive a honra de suceder no cargo de diretor do Serviço de Medicina do Hospital CUF” em 1988).

Nos idos tempos da antiga ditadura,  
Em que era senhor e mandão Oliveira Salazar,  
Havia uma política nada meiga e muito dura,  
Com submissos agentes a espiolhar e a denunciar.

Era a célebre PIDE, de triste fama,  
Sinistra polícia política amparadora do governo,  
Com um tenebroso e luciferino programa,  
Muito violento, bastante atroz e nada terno.

Havia os vis sabujos informadores,  
Mais conhecidos por “bufos” na altura,  
Que, a troco de uns escudos compensadores,  
Tornavam a vida das pessoas uma amargura.

Mas havia também os “esbirros” profissionais,  
Exibindo seus crachás com arrogância e altivez,  
Julgando-se, com vaidade, invictos maiorais,  
Deste dócil e paciente bom povo português.

Esta estranha “história” que agora vos vou contar,  
Se não se tivesse passado mesmo comigo,  
Garanto-vos que era coisa para não acreditar,  
E que eu não desejaria ao meu maior inimigo.

Acabara o meu curso havia poucas semanas,  
Lá para os fins de 1952,  
Vivia com meus pais e não era dodivanas,  
Nunca fazendo disparates ou me deitando em maus lençóis.

Frequentava, diariamente, um café com os meus amigos,  
Quase todos eles colegas da Faculdade de Medicina,  
Sempre prontos a afrontar quaisquer perigos,  
Viesses donde viessem, quer de baixo, quer de cima.  
Um dia, após o meu habitual e frugal jantar,  
No modesto apartamento onde eu então vivia,  
E me preparava, pressuroso, para me ir juntar  
À malta que, no café, todas as noites se reunia,

Tocaram à campainha, como alguém que nos agride.  
Quem é?, perguntei eu, de dentro, de maneira um pouco torta.  
Daqui fala fulano de tal, fiel agente de PIDE,  
Que logo se identificou, assim que eu lhe abri a porta.

Entrou e frente-a-frente ficámos, naturalmente de pé,  
Eu incrédulo, algo receoso e expectante,  
Pensando, a todo o instante, que viesse o lamiré,  
Por parte desse personagem, apessoado e bem-falante.

Começando, com um sorriso, por muito me elogiar,  
Como pessoa séria e de bem, afeta à situação,  
Categórico referiu, com uma certeza de invejar,  
Que eu até tinha um tio oficial da Legião.

Coisa que, aliás, confesso, eu desconhecia,  
Desse meu único tio, que era um bom regente agrícola,  
Por quem, naturalmente, nutria grande simpatia,  
Achando tal asserção, no mínimo, algo ridícula.

É claro que o insinuante agente não se referiu a meu pai,  
Professor primário e republicano, que era um opositor de monta,  
Que em tempo distante, que há muito já lá vai,  
Fora castigado sem razão e com muita e vil afronta.

Senhor doutor, diz o agente, afável e sem qualquer proa,  
Venho aqui para que me informe, com verdade, sem hesitação,  
Se estes seus dois colegas, candidatos ao internato dos Hospitais de Lisboa,  
São pessoas perigosas e conspiram contra o governo da nação.

Fique sabendo, senhor agente, e oiça bem,  
Que, na nossa tertúlia de café, por entre lérias e loas,  
O que mais nos diverte e nos dá gozo também,  
É falar de algumas galdérias e de certas gajas boas.

Com esta minha inesperada saída, de rompão,  
O pobre agente esboçou um sorriso mais que amarelo,  
Enquanto eu me despedia com vigoroso aperto de mão,  
Ficando a rir-me, cá por dentro, de tão burlesco pesadelo.

### **A MINHA ESPADA VELHINHA**

Quando, quantos anos já lá vão, iniciei minha carreira naval,  
Havia, na Armada, sete uniformes diferentes, todos de galante conceção,  
A adquirir para as tarefas de serviço como indispensável enxoval,  
E a usar diferentemente, conforme o tempo e a ocasião.

Se bem me lembro, fazia parte, de cinco desses belos uniformes,  
O uso de espada que, para a altura, era peça muito cara,  
Pelo que, depois de muitos esforços, penosos e enormes,  
Lá consegui comprar uma na feira da ladra, em bom estado e em conta, coisa rara.

Raríssimas vezes usei tal arma, e só em cerimónias pacíficas,  
Nunca a tendo desembainhado pra combater e, muito menos, matar,  
Guardando-a hoje, como relíquia sagrada, na sala, junto a antiga mesinha.

E agora, quando olho para ela, com muita saudade e recordações dulcíficas,  
Prestes a partir para o insondável Além, para não mais voltar,  
Só me apetece dizer-lhe: Adeus, minha inolvidável e querida espada velhinha!

### **OBRIGADO, MARINHA, OBRIGADO**

Foi de maneira afável, tantos anos já lá vão, que me acolheste em teu regaço,  
De modo muito humano, respeitável, cavalheiresco e sublimado,  
Que eu senti como o mais forte, extremoso e sentimental abraço.  
Por isso, obrigado, Marinha, obrigado.

Ensinaste-me muita coisa que eu, confesso, ainda mal conhecia,  
Como a disciplina, o rigor e a camaradagem, que aceitei feliz, de tão bom grado,  
Ensinaste-me a ser forte perante os violentos e a ser piedoso para quem sofria.  
Por isso, obrigado, Marinha, obrigado.

Agora, já próximo da partida final para o Além indesvendável,  
Pleno de angústias, dúvidas, incertezas e lucubrações,  
Com meu ser cada vez mais perplexo, melancólico e acabrunhado,

Deixa-me despedir de ti, para, de modo amigo e muito afável,  
Com muita saudade, muito carinho e a maior das emoções,  
Dizer-te, pela última vez, com muita gratidão, obrigado, Marinha, obrigado.

## O MAR E O IMPÉRIO EM JORGE FERREIRA DE VASCONCELOS

Comunicação apresentada pela  
Doutora Silvina Pereira, em 7 de Maio

Dedico esta conferência à memória do senhor Comandante Soeiro de Brito com quem tive o prazer de privar aquando da preparação do espectáculo *Portugaru – san, o senhor Portugal em Tokushima*, uma dramaturgia com textos de Wenceslau de Moraes apresentado no Teatro Maria Matos, em 1993, no âmbito da programação cultural promovida pela CNCDP. Guardo as melhores recordações dos tempos em que nos reuníamos na Casa dos Bicos. Lembro os seus olhos claros que riam, a sua afabilidade, o seu optimismo e empenho generoso que contribuíram para levar a bom porto este projecto.<sup>1</sup>



Fig. 1 – Na foto  
Comandante Soeiro de Brito

A obra de Jorge Ferreira de Vasconcelos está intrinsecamente imbuída do espírito da expansão portuguesa. O Mar e o Império são centrais na sua obra dramática e mostram o lugar importante que a empresa marítima ocupava na vida dos seus contemporâneos. A linguagem das suas personagens está repleta de motivos e conceitos náuticos. Falam-nos dos perigos da navegação apresentados como uma metáfora da vida, onde, tal como no curso da viagem náutica, o desconhecido, o imponderável e a inconstância dos ventos e das calmarias destemperam a vida humana de forma inexorável.

---

<sup>1</sup> *Portugaru – san, o senhor Portugal em Tokushima*, Dramaturgia e encenação de Silvina Pereira. Interpretação de Álvaro Faria, Alfredo Brito, Ângela Pinto, Bruno Cochat, Isabel Fernandes, Júlio Martín e Silvina Pereira. Música original de Rui Luís Pereira. Cenografia e adereços de Luís Mouro. Figurinos de António Tenente. Movimento de Margarida Bettencourt. Produção do Teatro Maizum.



## Jorge Ferreira de Vasconcelos cortesão e escritor: a vida e a obra

Antes de entrarmos no tema proposto começemos por apresentar algumas informações recentemente documentadas sobre a sua vida e a sua obra.

Jorge Ferreira de Vasconcelos (c. 1525 – c. 1585) nasceu na segunda ou terceira década do século XVI, não se conhecendo, contudo, uma data exacta. Seu pai, António Dias Pereira era natural de Coimbra. Segundo João Franco Barreto e Diogo Barbosa Machado foi criado do duque de Aveiro, D. João de Lencastre, e são-lhe atribuídos os títulos de doutor jurista e de Cavaleiro da Ordem de Cristo. Porém, até ao momento, não foi possível encontrar documentação comprovativa destas informações.

A investigação nos ANTT (Arquivos Nacionais da Torre do Tombo), permitiu documentar o percurso profissional de Jorge Ferreira de Vasconcelos. Sabemos que exerceu os ofícios e cargos de moço de câmara do Infante D. Duarte (1540), moço de câmara de D. João III, escrivão do tesouro da casa real (1553-1563), Tesoureiro do Tesouro Real (1563-1575) e Tesoureiro do Armazém da Guiné e Índia (1580-1583)<sup>2</sup>.

No âmbito familiar há informação que perdeu um filho jovem, Paulo Ferreira, em 1578, na batalha de Alcácer Quibir. Confirma-se ainda que a sua filha Briolanja Mendes de Vasconcelos casou com Dom António de Noronha em 1584, na freguesia do Sacramento. Morreu entre 1584 e 1585 e foi enterrado no cruzeiro central da Igreja da Trindade, desaparecida no Terramoto de Lisboa.

Para os anos de 1540 a 1553 as informações são escassas. Eugenio Asensio, segundo o que inferiu pela leitura da *Comedia Eufrosina* e considerando as evidências internas e as alusões históricas, propõe que esta obra de juventude escrita “in albo”, durante os odiados estudos em direito, e cuja acção se passa em Coimbra, tenha sido composta entre os anos 1542 e 1543 (Asensio, 1951:XXXIX). A *Comedia Aulegrafia* poderá ter sido escrita logo depois da *Eufrosina*, encontrando-se aí alusões a Mazagão, mas não foi impressa em vida do escritor. A *Comedia Ulysippo* foi escrita, segundo Asensio, em 1547, tendo entrado no Índice Inquisitorial de 1561.

Quanto à obra de Vasconcelos, João Franco Barreto enumera na sua *Bibliotheca Lusitana* (ca 1670), um elenco de obras atribuídas ao comediógrafo, impressas, e manuscritas, grande parte delas hoje desaparecidas:

- *Triunfos de Sagramor* – 1554
- Edição *princeps* da *Ulysippo*
- *Colóquio sobre o Salmo Miserere mei Deus*
- *Diálogo das Grandezas de Salomão*
- Composições poéticas avulsas - Carta que se achou nos seus papéis

<sup>2</sup> Conforme Silvina Pereira, in “Arquivos falantes – 7 documentos inéditos” na Tese de doutoramento, *Tras a nevoa vem o sol – as comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos*, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2010.

- Comédia chamada *Carmélia*
- O *Peregrino* – “livro gracioso”
- *Livro de Sortes* de “admirável engenho”, caro a Lope de Vega
- *Diálogo da Parvoíce*<sup>3</sup>
- Comédia *Eufrosina* 1555
- Comédia *Ulysippo* - hoje lida a partir da segunda estampa em 1618
- Comédia *Aulegrafia* - 1619
- *Memorial* – 1567

(Barreto, ca 1670:fl. 673a, 674, e 674a)

Deste elenco, somente as três comédias, *Eufrosina*, *Ulysippo*, *Aulegrafia* e o *Memorial das Proezas da Segunda Távola Redonda*, um livro de cavalaria, são hoje conhecidos. Quanto ao livro *Triunfos de Sagrador* foi impresso em 1554, foi descrito (Anselmo, 1926:17 e 18) mas perdeu-se o seu rasto. A menção do *Livro de Sortes* feita por Franco Barreto permitiu verificar a sua entrada nos vários índices inquisitoriais quinhentistas.

A obra impressa de Vasconcelos conheceu fortuna e atribuições. Edição do *Sagrador* (1554), quatro impressões quinhentistas da *Eufrosina*, (1555, 1560, 1561, 1566) tendo entrado no Index em 1581, juntando-se à *Ulysippo* (1561, 1564 e 1581) e ao *Livro de Sortes* (1564 e 1581). As três comédias seriam posteriormente impressas no contexto da Monarquia Dual, a *Eufrosina* em 1616, por Rodrigues Lobo, a *Ulysippo* em 1618 e a *Aulegrafia* em 1619, pelo genro do autor, D. António de Noronha. Os textos destas edições seiscentistas encontram-se censurados, e na *Ulysippo* e na *Aulegrafia*, aparece pela primeira vez o nome do autor, dado que toda a sua obra anteriormente impressa ter saído anónima.

### Língua, teatro e cultura científica na *Comedia Eufrosina*

Justino Mendes de Almeida, para quem a literatura dramática era uma questão central propôs em *Estudos de História da Cultura Portuguesa*, no Capítulo “Temas Universitários – sugestões para trabalhos de investigação”, 50 temas de estudo, sendo o 14.º designado como “Uma “Carta da Índia” na “*Eufrosina*” de Jorge Ferreira de Vasconcelos” (Almeida, 1996:518)<sup>4</sup>.

No sentido de ultrapassar a tão falada crise nacional no que respeita ao teatro, sugere também 40 temas para estudo, inaugurados com Gil Vicente, e continuados pelos outros quinhentistas, no sentido de cimentar e sistematizar o estudo da Literatura dramática nacional.

<sup>3</sup> Desta obra subsiste um fragmento divulgado por Isabel Almeida em 2004.

<sup>4</sup> No capítulo *Estudos sobre Gil Vicente e Teatro em Geral*, Justino Mendes de Almeida propõe a criação de um Dia Nacional de Teatro, tendo como referente o dia 8 de Julho de 1502. No âmbito da designada “campanha vicentina”, lembra que “a Afonso Lopes Vieira e Paulo Quintela, com o Teatro dos Estudantes da Universidade de Coimbra, se deve a divulgação, em moldes de exigência crítica, de alguns dos mais significativos autos de Gil Vicente” (Almeida, 1996:518).

O item n.º 27 contempla o tema *As Comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos como Monumentos da Língua* (Almeida, 1996:534)<sup>5</sup>.

É de notar que partindo da investigação académica, Justino Mendes de Almeida contempla quer a produção, quer a realização artística, pensando neste caso nas encenações de Paulo Quintela, num espírito e perspectiva pouco comum no nosso país, visando a implementação de um teatro nacional que cruzasse o estudo dos textos com a sua representação em palco.

Tem sido constatado que os historiadores encontram muita informação nas comédias de Vasconcelos, quer da vida em geral de meados do século XVI, quer sobre a mentalidade propriamente científica, como ainda de ideias partilhadas acerca de crenças colectivas sobre o mundo natural que, como não podia deixar de ser, repercutiam a percepção dos seus contemporâneos.



Figura 2 – Cartaz do Colóquio *Jorge Ferreira de Vasconcelos – Um Homem do Renascimento*

Em 2015, no Colóquio Internacional *Jorge Ferreira de Vasconcelos – Um homem do Renascimento*, realizado em Maio de 2015 no âmbito das comemorações do V Centenário do escritor, Henrique Leitão aceitou falar do teatro de Vasconcelos, designadamente da *Comedia Eufrosina*, e do contributo da sua obra, na perspectiva do conhecimento geográfico e marítimo obtido pela navegação, lembrando que “nos últimos anos na história da ciência

<sup>5</sup> Lembremos que Aubrey Bell inaugura a colecção *Monumentos da Literatura Dramática Portuguesa* com a *Comedia Eufrosina*, na segunda impressão de 1561, na Academia das Ciências de Lisboa em 1919.

tem-se visto aparecer o teatro como uma fonte a ser interrogada pelo historiador de ciência”<sup>6</sup>.

A *Comedia Eufrosina* passa-se em Coimbra, à sombra dos verdes censeirais do Mondego e trata dos amores de Zelótipo com Eufrosina. No primeiro encontro que Zelótipo teve com a prima Sílvia de Sousa, viu ao longe Eufrosina e enamorou-se imediatamente dela. O romance acontece, a acção dramática precipita-se e os dois enamorados acabam por casar em segredo. O pai quando descobre o sucedido, encerra a filha em casa, pretende deserdá-la e obrigá-la a entrar num convento. Por seu turno, Zelótipo corre o risco de ser preso e desterrado para a Índia. O desespero é grande e Cariófilo, seu companheiro da corte e “soldado prático” dos amores sensuais prontifica-se a ajudar o “melancolizado” e inconsolável Zelótipo, que se encontra desesperado com a situação. O confiante Cariófilo diz-lhe então:

CARIÓFILO – E se vos eu par’eles trazer ãa erva?

ZELÓTIPO – Apolo, inventor da medicina, diz que a não há.

CARIÓFILO – Nem tudo os antigos alcançaram, dado que se desvelassem muito sobr’isso! Provo pela cosmografia, que diziam das duas zonas vizinhas aos polos, por muito frias, e da torrada, d’antre os dous trópicos serem desabitadas, o que nós temos visto ao contraio; e, assi, como se cada dia descobre um Peru, podia eu também (sonhar como Alexandre pera curar Tolomeu) e achar ãa erva mais necessária que o pau da China, pois os físicos dizem haver nestes bairros coimbrãos muitas de grande virtude.<sup>7</sup>

(*Eufrosina*, 1951:264 e 265)

O excerto apresentado deixa ver como o teatro de Vasconcelos projecta o momento em que toda a nação estava mergulhada: a epopeia dos Descobrimentos. A diáspora marítima portuguesa aporta-nos a consciência de um admirável mundo novo, global e diverso. Vejamos:

ARTUR – Per i o que vos digo como se vai apurando o saber, e de maneira que cada dia se descobrem novas terras e regiões, havidas por desabitadas e ãnotas dos antigos, assi também se acham novos estilos de vida, antigamente não permetidos nem alcançados, favorecidos e louvados agora.

(*Aulegrafia*, 1619:79 e 80)

<sup>6</sup> Conforme comunicação inédita - “Como se cada dia se descobre um Peru”: consciência do descobrimento em Jorge Ferreira de Vasconcelos - apresentada no COLÓQUIO INTERNACIONAL JORGE FERREIRA DE VASCONCELOS – UM HOMEM DO RENASCIMENTO, realizado no Auditório III da Fundação Calouste Gulbenkian. Integrado no V CENTENÁRIO, JORGE FERREIRA DE VASCONCELOS – UM HOMEM DO RENASCIMENTO em 2015, com quatro grandes iniciativas: o ATELIER DE TEATRO RENASCENTISTA PORTUGUÊS, em 2014; a Exposição JORGE FERREIRA DE VASCONCELOS – UM HOMEM DO RENASCIMENTO dedicada ao autor na Biblioteca Nacional de Portugal inaugurada a 12 de Maio de 2015, cujo Catálogo saiu em Dezembro desse ano e o Colóquio Internacional a 28 e 29 de Maio de 2015. Conforme site do V Centenário de Jorge Ferreira de Vasconcelos: <http://vcentenariojfv.weebly.com/>

<sup>7</sup> Na *Comedia Eufrosina*, a personagem Cariófilo por duas vezes se refere ao Peru, a primeira aqui citada “como se cada dia se descobre um Peru” (Vasconcelos, 1951:264) e a segunda num passo que diz: “Vereis ãa nova cor do ferro, um novo Peru” (Vasconcelos, 1951:281). Também na *Comedia Ulysippo*, diz o criado Barbosa: “Segundo isso, não vos armará ir ao Peru?” (Vasconcelos, 1618:115).

Percebe-se ainda na obra dramática de Jorge Ferreira de Vasconcelos uma consciência do mundo e do descobrimento à escala planetária que assenta na experiência das viagens. A acção das personagens desenvolve-se num pano de fundo de intenso movimento onde a própria sociedade portuguesa está inscrita. Um “world on the move”, que assiste à “partida para mundos novos”, que se compraz com a descoberta de “novos espaços geográficos e culturais”, ou como nos diz Fernando Dacosta “As naus avançam. Encontram ilhas, povoam enseadas, erguem padrões, apuram conhecimentos, desfazem lendas, arrecadam preciosidades” (Dacosta, 2018:164).

### A “Carta da Índia” da *Comedia Eufrosina*

Na *Comedia Eufrosina* é lida uma carta, designada como a “Carta da Índia” (Acto II - Cena 5.<sup>a</sup>). Trata-se de um relato vivenciado, uma experiência física e emocional limite, cujo dramatismo é posto ao serviço do teatro.

A carta é enviada de Goa, por Troilos de Sousa, para Sílvia de Sousa, sua irmã, e é datada de 1536. Zelótipo, primo de ambos, chegado a Coimbra, vindo de Lisboa, da Corte, visita a prima pela segunda vez, e, entrega-lhe a carta do irmão. Nesta altura, o leitor ou espectador sabe que a entrega da carta é um pretexto, uma estratégia de aproximação para Zelótipo chegar à fala de Eufrosina, através da intermediação da prima. É, pois, uma cena cheia de segundos sentidos, de dissimulações, de jogos de meias palavras. Quem sabe menos é Sílvia de Sousa que inclusive a um dado momento acredita que o primo gosta dela, o que a deixa feliz. A seu pedido Zelótipo começa a ler-lhe a carta.

ZELÓTIPO – Senhora irmã.

Eu cheguei a estas partes orientais da Índia com assaz trabalho e tormentas, e além de vir sempre enjoado, e tão enfermo que nunca cuidei ser mais homem, passámos tanta fortuna e tão fortes temporais que muitas vezes vi a morte ante os olhos, porque nos já tivemos na costa da Guiné quarenta dias de calmarias desesperadas, com que não houve pessoa que não adoecesse e muitos morreram (...) e crede senhora que ali me cansou tanto o arfar da nau que escapei pela ponte de Coruche.

(*Eufrosina*, 1951:113 e 114)

Anson Piper refere em «Jorge Ferreira de Vasconcelos and the Spirit of the Empire» que “A carta de Troilos de Sousa não é apenas um admirável exemplo de escrita epistolar como é a primeira instância de um relato vivido de uma viagem à Índia a aparecer na prosa ficcionada” (Piper, 1967:45).

Dizemos nós que é uma narrativa pungente de grande dramatismo, do medo do desconhecido, da saudade, e da dor da ausência dos que partem e dos que ficam<sup>8</sup>. É uma carta

<sup>8</sup> Remeto para o meu estudo “Encenar Jorge Ferreira de Vasconcelos, hoje”, saído na Revista LIMITE em 2018.

extensa, percorrendo sobre lugares, paisagens, itinerários e realidades longínquas, evocando familiares e conhecidos que se encontram nos confins do mundo.

Este material epistolar torna-se duplamente dramático pelo relato de um eu (o irmão de Sílvia de Sousa) que sofreu provações e perigos num tempo já passado, relato entrecortado com as falas das duas personagens em cena, comentando as situações descritas na carta. Igualmente projecta também uma outra situação dramática, a das personagens Zelótipo e Sílvia de Sousa: Sílvia gosta do primo e este ao invés pretende cativá-la para que esta o ajude nos seus amores com Eufrosina. Esta ambiguidade conduzirá a uma série de mal-entendidos. Teatralmente falando, é uma cena carregada de sentidos e de conflitos encobertos, constituindo um desafio para a interpretação e para a encenação da obra<sup>9</sup>.

Mas, vejamos o filão de informações oferecidas, por exemplo, sobre itinerários:

ZELÓTIPO – Direis à senhora minha tia Briolanja Soarez que seu filho, Galaor Falcão, fez ùa viagem às Ilhas de Maldiva, onde correu grande risco; porém fez fazenda e foi-se convalescer a Ormuz, donde me escreveu que está de saúde. E a senhora minha comadre, Violante D’ornela, dizei que seu marido partiu daqui pera a China e de Malaca me escreveu que fezera proveito em certa mercadoria (...) e tenho pera mim que irá muito rico;

(*Eufrosina*, 1951:123)

e ainda um outro passo, sobre o irmão de Constança de Figueiredo,

que indo na volta da Ilha de Socotorá em um catur seu fez ùa rica presa em um navio de mercadores e daí se foi correndo à costa té o Cabo de Guardafui e agora fica na fortaleza de Diu com grande nome e próspero. Beijo-vos senhora as mãos (...)  
Desta Goa a XX de Dezembro de 1536. De vosso irmão.

(*Eufrosina*, 1951:124).

No Colóquio atrás referido, Henrique Leitão assinalou que Jorge Ferreira de Vasconcelos “faz menção, em meia dúzia de linhas, a factos e pessoas que cobrem espacialmente todo o oceano Índico e todo o sul da Ásia, desde a costa oriental de África ao extremo oriente” ficando muito bem patente “a escala planetária das deslocações dos portugueses desta época tratada como um facto habitual, normal, absolutamente corrente”. Esta percepção planetária não é abstracta, mas sim existencial, é vida e circunstâncias vividas. É o saber de experiência feito a que se reporta Camões e que está na origem de várias noções científicas da maior importância, como seja a confirmação e a constatação que “há ciclos estáveis nos ventos” e que “as propriedades magnéticas estão distribuídas por toda a Terra”, que “a ideia de que o magnetismo não é uma propriedade de pedras e sim uma propriedade do planeta é uma ideia que surge em Portugal no século XVI”. Este é um conhecimento proporcionado pelas

<sup>9</sup> *Vide nota 8.*

viagens oceânicas de longa distância, e que aparece magistralmente descrita por Jorge Ferreira de Vasconcelos. Vejamos o início do relato na carta:

ZELÓTIPO – Quis o senhor Deus, por quem é, salvar-nos deste perigo a que eu já tinha feita a conta, mas sendo nós debaixo da linha equinocial com vento su-sueste, tornámos a cair em calma por espaço de obra de quinze dias e, afastados dous graus pera cima, tornou-nos de leste com muitos maus chuiveiros, e daqui nos correram sempre tão más mouções, té vingarmos o Cabo das Agulhas, que um dia nos vimos em termos de alijar tudo, se não a Deus mesericórdia.

(*Eufrosina*, 1951:115)

Depois de alguns comentários sobre o perigo do mar e de Sílvia de Sousa tentar perceber qual o sentimento do primo em relação a ela, Zelótipo continua a ler a carta:

Acudiu-nos, junto da Barra Ferosa, vento fresco que nos assoprou em nossa rota abatida té à terra dos Fumos e aqui nos escaciou; e contudo pôs-nos no Cabo das Correntes, onde nos saltou um pé de vento sudoeste, com que nos demos por de todo perdidos e, com isto juntamente, ia-nos faltando a água e mantimentos. (...) Mas o senhor Deus foi por nós. De maneira que, pairando com muito trabalho, pudemos tomar o Cabo de Boa Esperança a bom tempo, Onde quis a sua bondade que nos puséssemos em quarenta e sete graus e acudiu-nos tão bom temporal à popa que deu connosco em Moçambique, não pouco destroçados. Daqui nos passamos a Goa sempre com bonança e fico-me apercebendo pera me passar a Sofala, porque fui sobretudo tão ditoso que me entra a minha feitoria daqui a quatro meses. Esta foi ã das maiores ditas que se viu e este bom tem as cousas da Índia que, quando não o cuidais, achais-vos avante do que pretendeis”.

(*Eufrosina*, 1951: 117)

No teatro de Ferreira de Vasconcelos reverbera a expansão marítima, percebe-se a familiaridade com as actividades náuticas, portadoras de muitas noções de teor científico, um saber alicerçado em determinadas práticas, razão pela qual muitos assuntos de natureza técnico-científica passaram a ser conhecidos. Por exemplo, a um dado momento, a personagem Cariófilo gaba-se das suas competências amorosas dizendo “sou um homem de grande experiência” ao que Zelótipo interrompe completando “sabeis de tomar o sol” numa referência directa ao processo de medir a latitude a partir da observação das alturas meridianas do sol, um processo técnico que os marinheiros portugueses usavam a bordo, e que, pelo mostrado na peça ganharam uma notoriedade para além do mundo marítimo.

É lícito interrogarmo-nos como o autor da *Eufrosina* sabia tanto destas matérias, e onde terá ido beber esse conhecimento “incomum”, *preciso* e rigoroso. Algumas conjecturas são aceitáveis como a ligação à casa da Índia, o seu contacto com pilotos, ou ainda alguma provável viagem, pois a precisão e o rigor técnico que se encontra no relato da “Carta da Índia” pressupõe um conhecimento de facto da viagem, de uma prática real, e de um manifesto acesso aos próprios roteiros técnicos que chegavam à Casa da Índia.

Algumas destas perguntas foram formuladas em meados do século XX por Anson Piper (1918-2004), que trouxe para os estudos vasconcelianos a perspectiva moderna da História das Ideias, apresentando uma possível trajetória profissional do escritor inferida a partir da leitura da sua trilogia dramática.

Em 1967, no já referido estudo “Jorge Ferreira de Vasconcelos and the Spirit of Empire”, um dos cinco artigos que escreveu sobre o comediógrafo, Piper debruça-se sobre o espírito da época e do Império, o tipo de mentalidades e o meio em que viveu o escritor, lembrando o modo como os cortesãos, seus contemporâneos, viviam entre os esplendores da Lisboa do século XVI e como, em espírito, atravessavam os caminhos do mar para o Oriente lançando a guerra contra os “infiés” de Diu a Macau.

Segundo o lusitanista americano, Ferreira de Vasconcelos, ao contrário de Camões ou de Diogo do Couto, nunca tirou o pé do “pátrio ninho”, no entanto, as “três novelas dramáticas” estão imbuídas do espírito da expansão portuguesa ultramarina. Tal como João de Barros, que através do seu posto na Casa da Índia terá tido acesso a fontes documentais, é tentador para Anson Piper imaginar o jovem Ferreira de Vasconcelos revolvendo os arquivos da Casa da Mina onde, quanto a si, teria servido por curto período de tempo, uma informação que não diz donde provém<sup>10</sup>.

Embora algumas propostas de A. Piper contrariem a documentação resgatada dos ANTT e divulgada pela autora deste estudo em 2010, há, contudo, hipóteses sugeridas e que são produtivas como aquela em que apresenta o nosso comediógrafo como sendo sobrinho de Jorge de Vasconcelos, apelidado por A. Piper de “Chief Cartographer of the Casa da Mina”, ao tempo de D. Manuel<sup>11</sup> Embora não ofereça informação documentada, torna-se, no entanto, produtiva esta ligação (tio/sobrinho) entre estas duas figuras.

Lembremos que Teófilo Braga confunde o poeta do *Cancioneiro Geral*, Jorge de Vasconcelos, falecido em 1525, com o comediógrafo Jorge Ferreira de Vasconcelos, nascido por essa altura. Jorge de Sena, seguindo a linha de investigação de Carolina Michaëlis de

<sup>10</sup> Anson Piper não deixa, contudo, de reparar que tal conjectura teria pouco suporte na actividade do comediógrafo, pois o seu emprego nessa instituição havia começado algures em 1563, num tempo, em que a sua produtividade como escritor já teria terminado. A data de 1563 já fora utilizada erroneamente por Teófilo Braga na perspectiva de abandono do ofício de escrivão do tesouro da casa real (1553-1563), por razões de óbito, uma conclusão contestada por Carolina Michaëlis de Vasconcelos. Anson Piper dá-lhe nova interpretação, propondo-a como início de carreira, sem que possamos perceber em que se fundamenta. Felizmente, hoje contamos com sete documentos resgatados das *Chancelarias* do ANTT, que nos permitem apresentar uma biografia documentada sobre o comediógrafo. Vd. “1.2. Arquivos falantes” em *Trás a Névoa vem o Sol – As Comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos*, Tese de Doutoramento (2010) e *Jorge Ferreira de Vasconcelos - Um Homem do Renascimento* (2015) de Silvina Pereira.

<sup>11</sup> O Jorge de Vasconcelos aqui referido foi poeta do *Cancioneiro Geral*, da geração anterior a Jorge Ferreira de Vasconcelos, e nomeado por carta em 27 de Novembro de 1501 “Armador e Provedor-Mor dos Armazéns e Armadas da cidade de Lisboa”, tendo falecido em 1525. Refere ainda o historiador e genealogista Braamcamp Freire que a nomeação de D. António de Almeida em 1527, substituiu Jorge de Vasconcelos enquanto “Vedor dos Almazens, Casas da Guiné e Índia e das naus e navios da cidade de Lisboa (Freire, 1944:144).



Vasconcelos em relação a Sá de Miranda, posteriormente abandonada, apresenta-o como pai, o que não condiz com as informações que encontramos em Felgueiras Gayo (Gayo, 1938:602). A proposta de A. Piper é sem dúvida a mais verosímil, quando refere que o tio, devido ao cargo exercido, pudesse ter motivado o interesse do jovem escritor pelos assuntos náuticos e coloniais, contudo, julgamos que tal não teria sido possível em vida pela discrepância das datas envolvidas.

E como constatação que a vida ilumina a obra e vice-versa, note-se a propósito que a personagem Cariófilo na *Comedia Eufrosina* refere-se com grande entusiasmo à Casa da Mina como sendo um lugar que oferecia incentivos de vida, “quisera-vos mais um bom emprego pera a Mina” (*Eufrosina*, 1951:15), e, de facto, iremos verificar que no término da sua vida Jorge Ferreira de Vasconcelos será tesoureiro do Armazém da Guiné e Índia entre 4 de Outubro de 1580 e 31 de Dezembro de 1583<sup>12</sup>.

### O Mar na *Comedia Eufrosina*

Como temos vindo a sublinhar os textos das comédias de Vasconcelos estão profusamente salpicados de referências ao mar, aos instrumentos de navegação, aos ventos e marés, usadas enquanto metáfora da relação íntima entre a vida comum e a viagem náutica como podemos observar nas falas de algumas personagens.

Cariófilo, “el gran garañon” de Portugal precursor da personagem *Don Juan* de Tirso de Molina, leva muito a sério os preceitos lidos na *Arte de Amar* de Ovídio. Este auto-intitulado “soldado prático” dos amores, serve-se recorrentemente da teoria e das estratégias usadas na arte da guerra para falar do amor. Mas, também, a metáfora náutica, lhe assenta como uma luva. Expressões como “Ouvi remar” ou “Estes mimosos com qualquer adversidade perdem logo o leme!” são disso exemplo.

Na última cena da peça, Dom Carlos, o pai de Eufrosina, pede conselho a Filótimo, seu amigo. Este tenta abrandar-lhe a ira e chamá-lo à razão, já que este se encontra escandalizado por encontrar a filha casada, a seu gosto e em segredo, enquanto ele andava em romarias por Santiago.

FILÓTIMO – Vós, senhor, podereis fazer o que quiserdes, mas haveis-me de fazer ùa mercê: que o façais sem paixão. Lembre-vos, que amor e ódio pervertem o juízo, donde não é d’espantar estardes agora cego com essa dor. Pera não cair em tal desordem, convém não perder o pólo ou norte.

(*Eufrosina*, 1951:354)

<sup>12</sup> Vide “1.2. Arquivos falantes” em *Trás a Névoa vem o Sol – As Comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos*, Tese de Doutoramento (2010) e *Jorge Ferreira de Vasconcelos - Um Homem do Renascimento* (2015) de Silvina Pereira.

No final da peça, Dom Carlos oferece-nos de forma contundente, um encadeado riquíssimo de metáforas justapondo o caminho da vida com a viagem náutica:

DOM CARLOS – Por isso, me aqueixo da minha fortuna. (...) Velei meu quarto da vida, remei o meu remo com muito suor, a ninguém dei vantagem nos exercícios da vertude e cavalaria, ganhei per minha lança o que tenho e à força de meu trabalho e cuidado. Passei, té qui, minha rota de ãa onda em outra; agora, que me parecia que ia segurando o porto, entrando per esta barra, à vista já dele, com que cuidei acabar a viagem contente, afundaram-se-me todas minhas esperanças e fundamentos.

(*Eufrosina*, 1951:349 e 350)

### O Mar na *Comedia Ulysippo*

O uso da metáfora náutica é costume antigo, que vem da literatura clássica. Lembro a propósito *A Comédia dos Burros* de Plauto, fonte inspiradora da *Comédia Ulysippo*. Na cena 3.<sup>a</sup> do I Acto, a personagem Cléereta diz: “A remo ou à vela, despacha-te e foge enquanto podes; quanto mais procuras atingir o alto mar, mais a corrente te traz de novo para o porto” (Plauto, 2003:44), ou, na 1.<sup>a</sup> cena do III Acto quando o escravo Líbano olhando o céu se interroga sobre o caminho a tomar “Para onde vou dirigir o meu barco?” (Plauto, 2003:51). Deste modo, os autores quinhentistas, integram-se na herança teatral greco-latina, sendo que, sob muitos aspectos, nos oferece ecos dessa peça plautina na sua *Comedia Ulysippo*.



Figura 3 – A *Comédia dos Burros* de Plauto<sup>13</sup>

Na *Comedia Ulysippo* a adopção da linguagem náutica na enunciação das personagens é recorrente. Diz-nos Parasito:

PARASITO – Eu vo-lo seguro, (...) não hei-te aventurar a vida por satisfazer a cobiça e estar à descrição do mar, que nunca mantém a palavra nem tem constância.

(*Ulysippo*, 1618:115)

<sup>13</sup> *A Comédia dos Burros* de Plauto. Tradução de Aires Pereira do Couto. Fotos de Pedro Soares. Leitura pública pelos alunos da cadeira “Encenação do Teatro Clássico” na FLUL. Apresentação no Auditório da Cantina Velha, a 17 de Dezembro de 2019. Direcção de Silvína Pereira.

O mesmo tópico literário aparece mais tarde na enunciação da mesma personagem, ao referir-se a uma carta recebida de um gentil fidalgo que havia partido com as companhias para Mazagão, e que Parasito lê com o maior deleite:

PARASITO – Aferrei-me ao leme. Achando-me em necessidade de vento, chamei por vós e não me acudistes

(*Ulysippo*, 1618:118)

Ou então a cena ente Alcino e Régio, referindo-se a um adversário no amor:

ALCINO – E o galante que cousa é?

RÉGIO – Barbiponente, soldado bisonho, de compreição mercolina, enleado nos amores em todo extremo! Sabe pouco desta pilotagem!

(*Ulysippo*, 1618 :90)

Ou ainda outro passo de Parasito, que, com graça e engenho, faz a apologia de que cada um deve ser piloto da sua própria vida, entendida mais uma vez no campo metafórico da viagem:

ALCINO – Que foi do vosso coração livre com que mareaveis destro por estes rumos?

PARASITO – São foros do tempo. E prosseguindo meu propósito primeiro, há outros a que a necessidade faz tomar vida alheia da sua condição e remam seu remo com trabalho e desgosto, levados de seus fados. Isto é parvoíce e pouca habilidade, porque o homem há-de ser piloto de si mesmo, trazer certa a conta da sua viagem, o olho no vento. Nisto ando eu muito provido.

(*Ulysippo*, 1618 :110)

### **O Mar na *Comedia Aulegrafia***

DINARDO – Porque esta passagem à Índia, não é passar a Almada em barco de Cacilhas (...) e há-se de fazer com grande receio, (...) e entende-se que todo homem entregue à vida do mar é bruto como peixe.

(*Aulegrafia* 1619: 162)<sup>14</sup>

Na *Comedia Aulegrafia* que fala da vida cortesã observa-se que o espaço áulico é percebido como um *mare malorum*, um perigoso mar, lugar de “miseria, sufrimiento y vicio”, e onde “la corte es representada como un océano tempestuoso donde naufraga la mayoría de sus ilusos aspirantes, embelesados por las continuas ansias de medro” (Martínez Navarro, 2018:87). Na 2.<sup>a</sup> cena do III Acto, o cortesão Filelfo Correa discorrendo sobre os áulicos, diz

<sup>14</sup> A obra foi publicada postumamente no século XVII pelo genro de Jorge Ferreira de Vasconcelos, Dom António de Noronha. Encontra-se uma versão manuscrita na Real Biblioteca de Madrid, pertencente à biblioteca do Conde de Gondomar, onde é possível constatar o tipo de censura sofrido pelo texto. Conforme Silvina Pereira, “La Aulegrafia, de Jorge Ferreira de Vasconcelos en la *casa del sol*”, em *Avisos nº.63* – revista digital da Real Biblioteca del Palacio, 2011 (*Vide Figura 8*).

que “Os diligentes são como gaivotas, levam tripas e tudo. Os comedidos, erram sempre a maré” (*Aulegrafia*,1619:91). Vê-se como nesta eloquente quanto desenganada visão se equipara fracasso com naufrágio:

DINARDO – Donde disse Marcial que desta vida cortesã, dous até três se melhoram e os mais vão na corrente das mágoas e desaventuras dar consigo nesse mar da morte.

*Comedia Aulegrafia*,1619: 162r

Num estudo onde se compara esta obra de Ferreira de Vasconcelos, com a de Castillejo, Rosario Martinez citando Beccaria lembra que ambos recorrem à marinharia, ao marinheiro e à *navigatio*, enquanto campo alegórico que permite realizar uma “tópica identificación de la corte con el mar y de la vida de los cortesanos con los riesgos de la navegación” (Beccaria, citado por Martínez Navarro, 2018:87). Na cena de Dinardo Pereira com Artur do Rego, percebe-se que a fortuna não sorriu ao infeliz amante Grasidele, dado que foi trocado por outro servidor.

DINARDO – E o mais certo desta vida áulica é levarem uns o galardão dos outros, donde há muitos queixosos e poucos contentes. (...) O bom disto é lançar âncora na praia que a fortuna primeiro oferecer, antes que outro terreno nos tolha o porto.

*(Aulegrafia, 1619: 175)*

A investigadora sevilhana lembra ainda e citando Arellano, que a metáfora do bom piloto e do navio ou nau “conocen una importante utilización política, al aplicarse a la corte y sus peligros o al gobierno del estado visto como una navegación que debe ser regida prudentemente por el piloto gobernante” (Arellano, citado por Martínez Navarro, 2018:87 e 88). Assim o percebemos mais uma vez em Vasconcelos,

DINARDO - Por isso, siso e regra infalível é entregar à vontade de Deus. Tomar o leme do honesto trabalho e deixar o cuidado da viagem a quem tem a cargo e manda a nau.

*(Aulegrafia,1619: 175)*

Os perigos da viagem, como os perigos do amor, enfrentam ventos a favor ou contrários. Veja-se como se manifesta o desesperado Grasidele, servidor de Filomela de muitos anos, na 8.<sup>a</sup> cena do I Acto e como por causa dos seus ciúmes excessivos e das intrigas de *Aulegrafia* acabará por ser trocado por outro galante. Mais uma vez a perda é associada ao naufrágio.

GRASIDEL - Isso me tem mouro. Cuidava eu descansar de tempestades passadas e, de súbito, veio este pé de vento sobre o masto de minha confiança e soçobra o barco de meu descanso, que me afogo sem achar távoa em que me salve!

*(Aulegrafia,1619:27)*

A linguagem náutica enquanto metáfora da vida cortesã está sumamente presente também na *Comedia Aulegrafia*, e os vários exemplos apresentados nas três comédias devolvem-nos a forma extraordinariamente rica e expressiva como o Mar é metáfora, literatura, teatro e vida na obra de Jorge Ferreira de Vasconcelos. Ou como nos diz Fernando Dacosta “A língua portuguesa foi feita pelo mar” (Dacosta, 2018:163).

### Glória e negrume na Literatura Humanista dos Descobrimentos

Não me temo de Castela  
 donde guerra inda não soa,  
 mas temo-me de Lisboa,  
 que ó cheiro desta canela  
 o reino nos despovoa.

(Sá de Miranda)



Figura 4 - Viagem de Hans Staden – Porto de Lisboa, 1557

Carlos Ascenso André em *Luz e Penumbra na Literatura Humanista dos Descobrimentos* refere que a expansão portuguesa tem duas faces como uma moeda. No rosto, a literatura assinala e enaltece a expansão, no verso, desde muito cedo a literatura adverte para as suas consequências nocivas, como observava Sá de Miranda.

Cronistas como João de Barros ou mais tarde Diogo do Couto, humanistas como Diogo de Teive, Damião de Góis, Jerónimo Osório, Jerónimo Corte-Real ou Jorge Ferreira de Vasconcelos,

poetas como Camões, dão conta dos excessos cometidos, e onde o espírito da epopeia vai sendo traçado, desde a glorificação até à descrição dos horrores cometidos em paragens longínquas.

Como é sabido chegavam à coroa portuguesa vindos da Índia relatórios, como o *Roteiro de Lisboa a Goa* em 1538, ou as Cartas de D. João de Castro, onde não faltavam descrições realistas e chocantes sobre os abusos cometidos de todo o género<sup>15</sup>.

Diogo de Teive que escreveu a partir dessa documentação, retrata os abusos cometidos na Índia pelos portugueses apelidando-os de “um pequeno bando de piratas que tinham invadido a região disfarçados de comerciantes” (André, 1992: 239).

Também Damião de Góis em *De bello Cambaico ultimo commentarii tres*, Lovaina, 1549, se junta a Teive denunciando horrorizado os massacres realizados contra a população, pois “não só em crianças e nos ventres de mulheres grávidas, como até nos animais, a fúria dos soldados enterrou as suas espadas” (André, 1992: 241).

Essas descrições brutais dão-nos uma visão apocalíptica do Império, denunciada através dos relatos nus e crus de géneros diversos e que a corrente literária dominante foi corporizando em poesia, teatro, diálogos e narrativas pungentes. Camões e Couto foram testemunhas desses excessos na Índia. Em Lisboa, Gil Vicente, Sá de Miranda ou Jorge Ferreira de Vasconcelos denunciam o que vêem: uma sociedade assombrada e perturbada pela riqueza e pela cobiça. Este foi o alto preço acabou por ser pago ao mar oceano, repleto de “sal feito de lágrimas de Portugal”, como disse Pessoa.

O Camões épico é quem mais canta os “valerosos” feitos portugueses, mas, como lembra Carlos Ascenso André “Camões parece, às vezes, interrogar-se sobre a legitimidade de tão alto louvor”. Em alguns *sonetos* e *redondilhas* vê-se a degradação dos costumes e o desencanto do lírico. Na viva e saborosa *Carta da Índia*, escrita por Camões em Goa, cuja oralidade e desenvoltura plástica remete literalmente para o estilo da linguagem das comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos, o bardo fala da “pura inveja”, denunciando com pesar que “Da terra vos sei dizer que é mãe de vilões ruins e madrastra de homens honrados” (Camões, 1956:245)<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Lembremos que D. João de Castro (1500-1548) considerado um dos maiores vultos do Renascimento Português foi discípulo de Pedro Nunes e condiscípulo do Infante D. Luís, para o qual escreveu algumas cartas, uma das quais a de 9 de Outubro de 1539 que será aqui citada. Expirou nos braços de S. Francisco Xavier. Quer o *Primeiro Cerco de Diu* (1538) mas sobretudo o *Segundo Cerco de Diu* (1546) contribuíram enormemente para a imagem de D. João de Castro que conheceu uma grande projecção, quer escrita (Jerónimo Corte-Real) quer visual (Tapeçarias de D. João de Castro), tanto em Portugal como na Europa.

<sup>16</sup> Lembremos que a *Eufrosina*, circulou manuscrita cerca de uma década, sendo publicada em Coimbra, em 1555, o mesmo ano em que Camões fazia representar o seu *Filodemo* em Goa. A relação intertextual entre a *Eufrosina*, o *Filodemo* e as *Cartas* de Camões, quer quanto à linguagem e ao estilo, quer quanto à situação dramática e à caracterização das personagens, tem sido assunto de reflexão por parte de estudiosos como Eugenio Asensio, António José Saraiva e Isabel Almeida. O reconhecimento da sintonia entre estes textos, pode ser comprovado *in loco*, aquando das encenações da *Comedia Eufrosina* (1995) e de *Camões – tanta guerra, tanto engano* (1996), ambas apresentadas na Igreja do Convento dos Inglesinhos, como é referido no verbete “Jorge Ferreira de Vasconcelos”, no *Dicionário de Luís de Camões* (Pereira, 2011: 945-952).

O empreendimento é grandioso, mas é sabido que a construção de um grande império tem custos, pois “o poder corrompe, a fama ofusca, a riqueza cega” e o caminho da glória é corroído pela cobiça e inveja. Este é o custo antevisto pelo bom senso do Velho do Restelo quando vituperava a partida das naus, ou o alto preço apontado pelo Adamastor, que “Portugal teve de pagar pela vitória” (André, 1992: 235). Por fim, o poeta e guerreiro diz-se cansado de cantar “a gente surda e endurecida”, metida somente.... “no gosto da cobiça e na rudeza\ldua austera, apagada e vil tristeza”.

(*Lusíadas* 10. 145. 3.8)



Figura 5 – *Camões – Tanta guerra, tanto engano*.  
Na foto Júlio Martín e Silvina Pereira<sup>17</sup>

Traçando o retrato fiel, onde luz e sombra, glória e tristeza dão as mãos?” (André, 1992: 236).

### O espírito do Império em Jorge Ferreira de Vasconcelos

Jorge Ferreira de Vasconcelos, cortesão e funcionário da corte, relaciona mercantilismo com decadência na linha de João de Barros.

Lembremos o excerto da *Década II* em que João de Barros com expressiva ironia, menciona, entre outros, a oferta de anéis de diamantes e rubis feita por Afonso de Albuquerque a Rui de Pina, cronista-mor do reino, para melhor contar os seus feitos, preciosidades que se perderam num naufrágio à saída de Malaca em 1511 (Barros, 1988:312:313).

Já vimos que também em Vasconcelos, a cobiça era apontada como a causa verdadeira da ruína do Império, como virá a ser feito por Camões e mais tarde por Couto.

<sup>17</sup> *Camões – Tanta guerra, tanto engano*, uma dramaturgia de textos de Luís de Camões. Espectáculo apresentado na Igreja do Convento dos Inglesinhos em 1996. Direcção de Silvina Pereira. Produção do Teatro Maizum.

## O Império na *Comedia Eufrosina*

A visão crítica de Vasconcelos é contundente. Atente-se ao que diz a alcoviteira Filtra quando afirma peremptória:

FILTRA – “Somos soldados que saqueamos o mundo que em fim os há-de ficar; pior o leixaremos do que no-lo deixaram”.

(*Eufrosina*, 1951: 43-44)

Percebe-se como os interesses privados prevalecem face ao interesse público, a fraqueza e degenerescência sobrepõe-se, fazendo ruir irremediavelmente a empresa. Exemplo maior é dado pela Carta de D. João de Castro escrita de Goa ao Infante D. Luís, a 29 de Outubro de 1539,

... eu tenho por muito certo que asi como os portugueses ganharam a Índia como valentes cavaleiros e os Índios a perderam como mercadores e fracos, assi no-la hão-de tornar a ganhar, como valentes soldados, perdendo a nos outros como cíveis chatins muito efeminados.

(Castro, 1955:42)<sup>18</sup>

Este excerto, denunciando a degradação dos costumes pela via da ganância e da “mercancia” é obviamente uma das fontes de Vasconcelos, evocada pelo então jovem comediógrafo na designada “Carta da Índia”, inserida na *Comedia Eufrosina* em 1555<sup>19</sup>.

ZELÓTIPO – O governador tem em seu poder o tesouro do gram rei de Cambaia, e espera-se muita guerra. Esta terra toda é muito boa, de grandes abastanças e riqueza. mas eu ter-me-ia ao torrão de Portugal a que em sua quantidade sobeja tudo se a cobiça de Itália e as delícias de Ásia o não devassaram. E os nossos Portugueses que soíam ser mais temperados que os lacónios vivem cá mui desordenada e viciosamente, em tanto que dizem os naturais da terra que ganharam a Índia como cavaleiros esforçados e que a perderão como mercadores cobiçosos e viciosos.

(*Eufrosina*, 1951:122)

A propósito da relação entre os dois textos lembremos que a *Eufrosina* foi escrita por volta de 1542-1543, permitindo inferir que Jorge Ferreira de Vasconcelos terá tido acesso à carta de D. João de Castro de 1539, bem como a outros documentos oficiais que aportavam à Casa da Índia, por via do já referido círculo de relações familiares, pela proximidade enquanto “moço de câmara” de D. João III, conforme documento de 1553 (Pereira, 2010)

<sup>18</sup> Ortografia modernizada da responsabilidade da autora deste estudo.

<sup>19</sup> Jean Subirats refere a propósito que a carta de D. João de Castro poderia ter circulado manuscrita como era costume ao tempo. De qualquer modo, mostra de que forma o jovem comediógrafo terá ficado impressionado com esta passagem pois cita-a na *Eufrosina* (Subirats, 1982:364).



situação aludida na *Comedia Eufrosina*, ou pela proximidade à Casa do Infante D. Luís e ao malogrado príncipe D. João a quem dedica o *Sagramor* (1554) e a *Comedia Eufrosina* (1555). Note-se que, somente, no fim da vida, Jorge Ferreira de Vasconcelos sairá do círculo restrito da corte, onde serviu como Escrivão do Tesouro da Casa Real (1553-1563), ou Tesoureiro do Tesouro Real (1563-1575) para exercer o cargo de Tesoureiro do Armazém da Guiné e Índia (1580-1583).



Figura 6 – *Comedia Eufrosina*  
Na foto: Júlio Martín e Isabel Fernandes<sup>20</sup>

### O Império na *Comedia Ulysippo*

A *Comedia Ulysippo* cruza várias intrigas amorosas à maneira plautina, as relações extra-conjugais do velho Ulysippo, os amores das duas filhas e do filho do patriarca com a cortesã Florença. Como pano de fundo, é-nos dado a ver a intensa actividade da cidade, a circulação nervosa em torno do Paço, por forma a que alguns obtenham despacho para serem embarcados para a Índia. O posicionamento crítico em relação ao comércio, ao dinheiro e à ganância é constante.

PARASITO - Eu vou-me pelo fio da gente. E dir-vos-ei, amigo Barbosa, porque saibais de que pé me calço; a determinação da vida de cada um toma-se ou per razão, ou per fortuna. A que agora se tem por mais acertada é a da mercância, porque é como formigueiro: ei-los vão, ei-los vêm; quem mais sabe de conta é havido por de maiores espíritos.

(*Ulysippo*, 1618 :109)

<sup>20</sup> *Comedia Eufrosina* de Jorge Ferreira de Vasconcelos. Espectáculo apresentado na Igreja do Convento dos Inglesinhos em 1995. Direcção de Silvina Pereira. Produção do Teatro Maizum.

Jorge Ferreira de Vasconcelos mostra na sua obra a expansão marítima como a expressão do ideal cavaleiresco dos três séculos precedentes, comparando, numa linguagem cheia de termos náuticos, o viver em Goa ou em Lisboa, através de comentários infundáveis dos bons e maus aspectos das políticas comerciais e coloniais. Até o criado do velho Ulysippo tem opinião sobre o papel nefasto do comércio:

BARBOSA – Quando em Portugal não sabiam contratos, e ao que agora chamam câmbios haviam por cousa abominável, tinha-se conta com o primor da pessoa. Agora puseram o preço dela nos frutos do interesse, toma a cobiça o leme à boa opinião, vão assi os bons espíritos rota abatida com todas as velas tal via per seus rumos tenteados, deixando por de ré toda heróica virtude.

(*Ulysippo*, 1618 :110)



Figura 7 - *Comedia Ulysippo*<sup>21</sup>

### O Império na *Comedia Aulegrafia*

Tal como em relação ao mar e aos seus perigos, Jorge Ferreira de Vasconcelos na *Comedia Aulegrafia*, continua a falar dos custos da empresa marítima:

ROCHA – A Índia dá-nos um rico, mata por ele cento e empobrece duzentos, e desta maneira tudo corre.

(*Aulegrafia*, 1619:14)

E no final da *Aulegrafia*, não prenuncia nada de bom para o futuro:

DINARDO – Todo esse mal nós mesmos no-lo fazemos, e as delícias de Peru, e tiranias, e ódios, de que hei medo que venhamos ao ferro

(*Aulegrafia*, 1619:162)

<sup>21</sup> *Comedia Ulysippo* de Jorge Ferreira de Vasconcelos. Espectáculo apresentado no Teatro da Trindade em 1997. Direcção de Silvina Pereira. Produção do Teatro Maizum.

As opiniões das personagens de Vasconcelos reflectem o lugar central que a empresa marítima ocupava nos pensamentos e nas emoções dos seus contemporâneos, tal como o mundo da nobreza e seus vícios e as causas da decadência moral do país (Piper 1971:441).

O comediógrafo rodopia entre o respeito por um Portugal investido de um passado heróico recente, e a crítica ao enriquecimento fácil causado pela obsessão pelo ganho material. Tal como Camões que, com o seu poema épico, marca o fim de uma era da história portuguesa, segundo o lusitanista americano é visível em Ferreira de Vasconcelos “a warning against the dangers that lie ahead” (Piper 1967:48). Em sua opinião, a “tinge of melancholy” que Maurice Bowra encontrava no fim d’ *Os Lusíadas* já está presente nos escritos daquele a quem chama o maior “novelista” do Portugal de Quinhentos.

Para Anson Piper, mais que o interesse pelas referências de coisas e de lugares, importa-lhe a visão pessoal do comediógrafo sobre o papel de Portugal na esfera da navegação e do comércio, fazendo uma distinção aguda e objectiva entre as glórias da exploração e da descoberta, por um lado, e a grosseria do mercantilismo, por outro. Vasconcelos defendia os esforços dos portugueses no domínio da navegação e das descobertas, não deixando, contudo, de expôr seriamente as questões nefastas dos aspectos comerciais da sua política imperial.

Nas obras de Vasconcelos os tópicos do mar e do império são uma oportunidade de espelhar os aspectos positivos e negativos das novas realidades, onde já são visíveis os sinais de um perigo que se aproxima (Piper 1967:48). As causas e os sintomas desse desastre iminente podem ser deduzidos da leitura da *Comedia Aulegrafia*<sup>22</sup>.



Figura 8 – Manuscrito II - 1519 *Comedia Aulegrafia*  
in Real Biblioteca del Palacio, Madrid

<sup>22</sup> São de referir as várias tentativas que já foram feitas no sentido de pôr em cena a *Comedia Aulegrafia*, mas que até agora não têm tido sucesso por falta de apoio financeiro. No âmbito dos 400 anos da edição seiscentista, mais uma vez, estão-se a envidar todos os esforços para que seja possível a sua estreia mundial em Julho de 2020, no Mosteiro dos Jerónimos – Museu Nacional de Arqueologia.

## Epílogo

No teatro de Jorge Ferreira de Vasconcelos encontra-se retratado o mar e um império, onde há glória, perigo, descoberta, ciência, comércio, ganância, intriga, traição e morte. É a história gloriosa e trágica, como pungentemente lembra Stefan Zweig a propósito de Fernão de Magalhães, onde a “ironia e malvadez do destino” castiga “o homem que prometeicamente quer arrancar à terra o seu último segredo” (Zweig, 217:175).

Mas é também o mar dos medos e o império simbólico, onde se projecta o fantástico e o maravilhoso, bebido da antiguidade, dos bestiários medievais e que a diáspora portuguesa com temor e bravura colocou no plano da ciência e do real.

Esse mar simbólico foi glorificado no Torneio de Xabregas realizado a 15 de Agosto de 1550. Uma festa grandiosa realizada em honra do Príncipe D. João. Um faustoso espectáculo total, de luz, som, palavra e imagem, envolvendo uma produção gigantesca e meios extraordinários em estruturas, figurinos e, sobretudo, em tratamento cenográfico das mais diferentes embarcações, que engalanaram a praia de areias douradas. Leone de’Sommi, um judeu de Mântua, no seu tratado de encenação *Quatro diálogos em matéria de representações cénicas*, impresso em 1556, apresenta uma das personagens do 3.º diálogo referindo-se aos “aparatos marítimos”, a que terá assistido em Portugal, pouco tempo antes, precisando “Come quello che non ha molti anni in Portugallo vid’io rappresentare” (Ferreira, 2004:59).

A perspectiva de Vasconcelos sobre esta celebração em Xabregas que ficou registada no *Memorial das Proezas da Segunda Távora Redonda* é tomada “Da banda da terra” enfatizando que “o mar mostrava coalhado de muitas naus, navios, caravelas (...) tanta gente do mar que punha receio não poderem as águas sofrerem o peso” (Vasconcelos, 1998:378), ou na de Francisco de Moraes, na carta que enviou à Rainha de França, contando que toda a praia engalanava com mais de 700 velas (Moraes, 1998:152) ou na fonte anónima que assinala que “30.000 pessoas estavam no mar” e mais de quinhentas velas (Moreira, 2017:135-6).

O olhar de Vasconcelos é extraordinariamente plástico, sublinhando as novidades, o modo como as embarcações estavam cenografadas na parte interior, com a “proa pintada de brutesco”, a varanda dourada até à popa, sendo que,

A forma da popa não se pode declarar por a novidade dela. Somente era por dentro feita em redondo, à feição de teatro, com uns arcos e no vão de cada um deles, pintado, um dos planetas e por cima dos arcos pintado céu, com algumas popas figuras celestes

(Vasconcelos, 1998:384).

A praia de Xabregas foi palco de uma festa de luz e cor, de novidades estéticas, concretizadas num espectáculo aprazível para os sentidos, mas, onde mais uma vez o incerto destino marcaria o momento com o sinal de tragédia. Foi lembrado da maneira mais brutal como o mar, tal como a vida, não são isentos de muito perigo. A um dado momento, a “invenção”

com uma Ave Fénix, virou-se, fazendo cair ao mar dois aventureiros. Um deles salvou-se, mas o outro jovem morreu afogado, ilustrando tragicamente a instabilidade e imprevisibilidade da vida, e a metáfora do mar e do império.



Figura 9 – Íris Martín Pereira,  
tinta s/papel, 2017

## BIBLIOGRAFIA

### Fontes manuscritas

#### LISBOA - ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO

Carta de ofício de D. João III nomeando Jorge Ferreira [de Vasconcelos], como escrivão do tesouro da casa real.

**Lisboa, 20 de Março de 1553.**

**IAN/TT, *Chancelaria de D. João III, Doações, Ofícios, Mercês*, Livro 63, fl. 83.**

Carta de ofício de D. Sebastião nomeando Luís Vicente, como escrivão do tesouro da casa real.

**Lisboa, 10 de Julho de 1563.**

**IAN/TT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Doações, Ofícios, Mercês*, Livro 11, fl. 158 (MF 1619).**

Publicado, noutra transcrição, por Jacinto Inácio de Brito Rebelo, *Ementas Históricas II: Gil Vicente*, Lisboa, Empreza do “Ocidente”, 1902, p. 114.

“Conhecimento”, ou recibo, passado pelo tesoureiro de D. Sebastião, Jorge Ferreira de Vasconcelos, a Alfonso de Zuñiga, tesoureiro da rainha D. Catarina de Áustria.

**Lisboa, 12 de Maio de 1564.**

**IAN/TT, *Corpo Cronológico*, Coleção S. Lourenço, Parte I, Maço 106, Documento 133, fl. 2.**

Alvará da rainha D. Catarina de Áustria dirigido aos contadores do seu tesouro.

**Lisboa, 22 de Maio de 1564.**

**IAN/TT, *Corpo Cronológico*, Coleção S. Lourenço, Parte I, Maço 106, Documento 133, fl. 2 v.**

Carta de quitação de D. Sebastião para Jorge Ferreira de Vasconcelos, pelo ofício de tesoureiro.

**Lisboa, 26 de Julho de 1576.**

**IAN/TT, *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique, Privilégios*, Livro 11, fls. 85v-86.**

Assento de casamento de D. António de Noronha com a Senhora Dona Briolanja Mendes de Vasconcelos.

**Lisboa, 23 de Novembro de 1584.**

**IAN/TT, *Registos Paroquiais*, Lisboa, Sacramento, M (Mistos), Maço 1, Caixa 1, fl. 31 (MF 1051).**

Carta de quitação de D. Filipe I em favor de Jorge Ferreira de Vasconcelos, pelo ofício de tesoureiro do Armazém da Guiné e Índia.

Lisboa, 28 de Outubro de 1588.

**DGARQ/ANNT, *Chancelaria de D. Filipe I, Privilégios*, Livro 5, fls. 250-250 v.**

Carta de quitação de D. Filipe I em favor de Jorge Ferreira de Vasconcelos, pelo ofício de tesoureiro do Armazém da Guiné e Índia.

**Lisboa, 7 de Dezembro de 1588.**

**DGARQ/ANNT, *Chancelaria de D. Filipe I, Privilégios*, Livro 5, fl. 249 v.**

## **LISBOA - BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL**

[BARRETO, João Franco] *Bibliotheca Lusitana*. Autores Portuguezes - 1ª. Parte Offerecida por, João Franco Barreto seu Autor natural da Cidade de LXª. Autor da Eneida Portugueza, 1670 (ca) fl. 673v 674 e 674v. Fotocópia do texto manuscrito.

## **BIBLIOGRAFIA IMPRESSA**

ALMEIDA, Isabel, “Morreram primeiro que nascessem. A propósito de livros perdidos: o caso do Diálogo da parvoíce, de Jorge Ferreira de Vasconcelos”, Separata da *Românica*, nº. 13, Lisboa, Edições Colibri, 2004, pp. 53-90.

ALMEIDA, Justino Mendes de, *Estudos de História da Cultura Portuguesa*. Lisboa, U.A.L., 1996

ANSELMO, António Joaquim, *Bibliografia das obras impressas em Portugal no século XVI*, Lisboa, Oficinas Gráficas da Biblioteca Nacional, 1926.

ANDRÉ, Carlos Ascenso, *Luz e Penumbra na Literatura Humanista dos Descobrimentos*, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de Estudos Clássicos, Coimbra, 1992.

ASENSIO, Eugenio, (edição, prólogo e notas) *Comedia Eufrosina* de Jorge Ferreira de Vasconcelos, «texto de la edicion principe de 1555 com las variantes de 1561 y 1566», Madrid, CSIC – Instituto Miguel de Cervantes. 1951.

BARROS, João de, Ásia, *Década II*, 4.ª edição conforme a edição *princeps*, António Baião, Luís Lindley Cintra (eds.), Lisboa, IN-CM. 1988, pp. 312-313.

[Castro] Sanceau, Elaine, *Cartas de D. João de Castro*, edição de Agência Geral do Ultramar, 1955, Lisboa.

CIDADE, Hernâni, *Luis de Camões. Os Autos e o Teatro do seu Tempo*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1956.

DACOSTA, Fernando, “O rumor do mar” em *Naufrágio e Literatura*, em *Limite - revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonia*, n.º 12.2. Cáceres, Universidad de Extremadura, 2018, pp. 163-166.

FERREIRA, José Alberto, *Uma Discreta Invençam, Estudos sobre Gil Vicente e a Cultura Teatral de Quinhentos*, Coimbra, Angelus Novus, Editora. 2004.

FREIRE, Anselmo Braamcamp, *Gil Vicente Trovador Mestre da Balança*, 2ª edição corrigida. Lisboa, Revista “Ocidente” Editora, 1944.

GAYO, Felgueiras, *Nobiliário de Famílias de Portugal*, Tomo Vigésimo primeiro, impressão diplomática do original manuscrito, existente na Santa Casa da Misericórdia de Barcelos, propriedade e edição de Agostinho de Azevedo Meirelles e Domingos de Araujo Affonso, fac-símile da 1ª ed. de 1938, 3ª edição, de Carvalhos de Basto, Braga, 1992.

MARTINEZ NAVARRO, Rosário, “El *Aula de cortesanos* de Cristóbal de Castillejo y la *Comédia Aulegrafia* de Jorge Ferreira de Vasconcelos: Análisis comparativo de dos sátiras contra la corte em *Jorge Ferreira de Vasconcelos*. Número especial da *Limite - revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonia*, 12.1, Cáceres. 2018. pp. 73-104.

MIGUEL, António Dias, “Carta que Francisco de Moraes enviou a Raynha de França em que lhe escreve os Tor/neos, e Festa que se fes em Xabregas era/de 155...” in MARTINS, A. Coimbra, (direção de), Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian, volume XXXVII, *Homenagem a Maria de Lourdes Belchior*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1998, pp. 127-154.

MOREIRA, Filipe Alves, *Uma descrição inédita do torneio de Xabregas (1550)*.

Mátria digital, Ano V, Número V, 2017.

PEREIRA, Silvina, *Tras a nevoa vem o sol – as comédias de Jorge Ferreira de Vasconcelos*, Tese de doutoramento, Estudos Artísticos (Estudos de Teatro), Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2010.

<http://hdl.handle.net/10451/6274>

Pereira, Silvina, “Encenar Jorge Ferreira de Vasconcelos, hoje” em *Jorge Ferreira de Vasconcelos*. Número especial da *Limite - revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonia*, 12.1, Cáceres. 2018. pp. 107-136.

<http://hdl.handle.net/10451/38514>

PEREIRA, Silvina, “Jorge Ferreira de Vasconcelos”, Verbete para o *Dicionário de Luís de Camões*, org. por Vitor Aguiar e Silva, Editorial Caminho, Lisboa, pp. 945-952, 2011.

PEREIRA, Silvina, “La Aulegrafia, de Jorge Ferreira de Vasconcelos en la *casa del sol*”, em *Avisos n.º 63* – revista digital da Real Biblioteca de Palacio, 2011.

PLAUTO, (Introdução, tradução do latim e notas de Aires Pereira do Couto), *Comédia dos Burros*, Lisboa, Edições 70, 2003.

PIPER, Anson C., «Jorge Ferreira de Vasconcellos and the Spirit of the Empire», *Hispania*, vol. L, N°1, The American Association of Teachers of Spanish and Portuguese, 1967, n.º. 1, pp. 44-48.

PIPER, Anson C., “Ferreira de Vasconcellos and the nobility”, *Kentucky Romance Quarterly*, Lexington, University of Kentucky Library, volume XVIII, Nº1, 1971, pp. 435-442.

SUBIRATS, Jean, *Jorge Ferreira de Vasconcelos - Visages de son oeuvre et de son temps*, tomo I e II, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1982.

VASCONCELLOS, Jorge Ferreira de, *Comédia Eufrosina*, texto de la Edición príncipe de 1555 com las variantes de 1561 y 1566. Edición, prólogo y notas de Eugenio Asensio. CSIC – Instituto Miguel de Cervantes. Madrid 1951.

VASCONCELOS, Jorge Ferreira de, *Memorial das Proezas da Segunda Távola Redonda* de, João Palma-Ferreira (prefácio, actualização, transcrição do texto e notas). Lello Editores, 1998.

[VASCONCELOS] *COMEDIA ULYSIPPO* de Jorge Ferreira de Vasconcellos. Nesta segunda impressão apurada, & correcta de algũs erros da primeira. Com todas as licenças necessárias. Em Lisboa: Na officina de Pedro Craesbeeck. Anno M.DCXVIII, 278 f.

[VASCONCELOS] *COMEDIA AULEGRAFIA* feita por Jorge Ferreira de Vasconcellos. Agora novamente impressa à custa de Dom Antonio de Noronha. Com todas as licenças necessarias. Em Lisboa. Por Pedro Craesbeeck. Anno 1619, 4, 186 f.

ZWEIG, Stefan, *Magalhães o homem e o seu feito*, Porto, Assírio e Alvim, 2017.





XV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA – NA ERICEIRA

“NOS 600 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO  
ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1419-2019)”

## **A MADEIRA E OS SEISCENTOS ANOS DO INÍCIO DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES**

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Manuel Garcia, em 11 de Maio

A 23 de Fevereiro de 1453, Gomes Eanes de Zurara datou a carta dedicatória a D. Afonso V da sua *Crónica dos feitos notáveis que se passaram na conquista de Guiné por mandado do infante D. Henrique*, que é a obra mais importante para o conhecimento da forma como se processou a primeira fase dos Descobrimentos Portugueses. É relevante valorizar o significado de tal realização historiográfica ter ocorrido no ano de 1453 porque se convencionou aceitar que ele marcava o fim da Idade Média e o início da Idade Moderna. A adoção deste ano deve-se ao simbolismo subjacente à queda do Império Romano do Oriente com a conquista de Constantinopla pelos turcos a 29 de maio de 1453. O registo desta data para demarcar as duas épocas em causa continua a ser evocado por comodidade mas temos de reconhecer que ela não é a mais apropriada para assinalar o início da transição da medievalidade para a modernidade pois o que restava de tal império já não era relevante. De facto foram os Descobrimentos Portugueses, evocados na referida crónica quando eles estavam a decorrer, o fator decisivo a marcar tal mudança visto ter sido esse processo histórico, e não uma data ou evento específico, que determinou decisivamente o arranque para a modernidade.

Consideramos assim terem sido os Descobrimentos que constituíram a revolução que demarcou o fim da Idade Média e o início da Idade Moderna, tal como foram duas outras revoluções que marcaram o fim da Idade Moderna e o começo da Idade Contemporânea. Referimo-nos à Revolução Francesa, iniciada em 1789, e à Revolução industrial inglesa, simbolizada pela invenção da máquina a vapor por James Watt em 1769. Estas duas revoluções constituem processos que estão na origem respetivamente das atuais democracias e dos imensos progressos tecnológicos que vivemos. Quanto à opção pela Revolução dos Descobrimentos realizada pelos portugueses, seguidos pelos espanhóis, como critério para assinalar a referida mudança de épocas ele encontra-se fundamentado no facto de ter sido tal revolução que permitiu o conhecimento do mundo tal como ele é com as inerentes transformações em todos os níveis civilizacionais que tal facto suscitou, nomeadamente por ter iniciado a mundialização, a qual está na origem remota da atual globalização.

Os Descobrimentos são um processo que, no essencial, se desenvolveu durante o século que se situa entre cerca de 1420 e cerca de 1520, balizas cronológicas aproximadas

que correspondem respetivamente aos primeiros esforços para revelar o litoral africano desconhecido, que se materializaram no reconhecimento do arquipélago da Madeira pelos portugueses, e a grande viagem de Fernão de Magalhães que ao descobrir e passar o estreito de Magalhães veio a permitir que a Terra ficasse completamente conhecida.

Esses cem anos foram decisivos para a História da Humanidade pois foi então que o mundo ficou revelado em toda a sua plenitude. O seu carácter revolucionário resulta do contraste entre o conhecimento da realidade da Terra então alcançado e a situação de ignorância e de falta de relações entre civilizações que antes se vivia.

Aqui e agora interessa-nos abordar a problemática de como se iniciaram há seiscentos anos os esforços para fazer os Descobrimentos, os quais coincidem com a entrada das ilhas de Porto Santo e da Madeira na História.

### **Do início da Expansão Portuguesa**

Foi na sequência do arranque da Expansão Portuguesa em Marrocos em 1415 que se realizaram as missões que levaram aos Descobrimentos, as quais, parecendo inicialmente modestas, tiveram as maiores repercussões. Tal realidade faz-nos evocar uma bem expressiva frase escrita em 1443 por Fernão Lopes na primeira parte da sua *Crónica de D. João I* quando, ao apontar acontecimentos que estão na origem da crise revolucionária de 1383-1385, afirmou: «soem [costumam] às vezes os altos feitos haver começo per tais pessoas, cujo azo nenhum comum povo podia cuidar que per eles viesse». Assim aconteceu com os navegadores portugueses que, de uma forma tão modesta como ousada, começaram um processo com a importância dos Descobrimentos. Esta constatação leva-nos mais uma vez a apelar ao nosso genial primeiro cronista-mor do reino e usar as suas palavras para, também «com ousança de falar», pensar que no tempo aqui em causa começou uma por ele alegada «sétima idade, na qual se levantou outro mundo novo e nova geração de gentes»<sup>1</sup>. De entre tais gentes destacou-se evidentemente o infante D. Henrique que, graças à sua força de vontade e iniciativa, contribuiu decisivamente para a nova Idade da História da Humanidade que então começava.

Tudo começou há pouco mais de seiscentos anos com a expedição militar que saiu de Lisboa a 25 de Julho de 1415 e conquistou Ceuta a 21 de agosto de 1415 abrindo assim a Expansão Portuguesa pelo mundo. A ida à zona de Marrocos aqui em causa enquadra-se no primeiro dos três vetores da Expansão Henriquina ao corresponder ao desejo ainda medieval do domínio de Marrocos para assim continuar a Reconquista através da criação de um Algarve de Além-mar. Tal vetor veio a estar na origem dos outros dois vetores dessa Expansão os quais já são de carácter moderno. O segundo vetor passou pela inovadora expansão territorial de Portugal que se expressou

---

<sup>1</sup> «Na sétima idade: de Fernão Lopes ao infante D. Fernando», apresentação da *Crónica de D. João I, primeira parte* / Fernão Lopes, volume que acompanha a reprodução fac-similada do códice iluminado da Biblioteca Nacional de Madrid (VIT. 28-5), Alfragide, Ediclube, 1995, p. 5-7. Atualizámos a ortografia em todas as citações.

no reconhecimento e ocupação dos arquipélagos atlânticos da Madeira e dos Açores, alargando assim o âmbito do seu espaço nacional. O terceiro vetor, aquele que teve maior impacto mundial, consistiu no começo dos Descobrimientos de terras desconhecidas para lá do Cabo Bojador.

As primeiras ordens dadas pelo infante D. Henrique para começar a exploração do litoral africano são explicadas por Zurara quando, a propósito desta personalidade, afirmou o seguinte:

E vós deveis bem de notar que a magnanimidade deste príncipe, por um natural constrangimento, o chamava sempre pera começar e acabar mui grandes feitos, por cuja razão depois da tomada de Ceuta sempre trouxe continuamente navios armados contra os infiéis. E porque ele tinha vontade de saber a terra que ia além das ilhas de Canária e de um cabo que se chama do *Boiador*, porque até aquele tempo nem por escritura nem per memória de nenhuns homens, nunca foi sabido determinadamente a qualidade da terra que ia além do dito cabo<sup>2</sup>.

Por estas frases deduz-se haver uma já muito antiga consciência de ter sido na sequência da “tomada de Ceuta” que se desencadeou o fenómeno dos Descobrimientos, o qual ficou marcado decisivamente, dezanove anos depois, pelo ato de Gil Eanes ter conseguido ultrapassar o cabo Bojador em 1434 principiando assim a revelação do litoral africano até então desconhecido dos europeus.

### **As primeiras tentativas de começar a fazer os Descobrimientos e o reconhecimento da Madeira**

A passagem do cabo Bojador em 1434 foi o marco histórico que assinalou o começo do descobrimento de novas terras e gentes, mas há que reconhecer o facto de o esforço para efetuar os Descobrimientos era anterior. Com efeito o infante D. Henrique já havia feito tentativas para começar os Descobrimientos, como se deduz da elucidativa indicação expressa pelo infante D. Pedro em Penela a 22 de outubro de 1443 quando então passou àquele seu irmão a carta pela qual lhe concedia o privilégio da exclusividade das autorizações das viagens a todos os que quisessem ir para sul do cabo Bojador. Pelo teor desse documento fundamentou-se de forma bem vincada ser da iniciativa de D. Henrique o começo do processo dos Descobrimientos ao declarar-se que foi ele quem:

se meteu a mandar seus navios a saber parte da terra que era além do cabo de Bojador, porque até então não havia ninguém na cristandade que delo soubesse parte, nem sabiam se havia lá povoação ou não, nem diretamente nas cartas de marear nem mapa-mundo não estavam debuxadas, senão a prazer dos homens que as faziam, des(de) o dito cabo de Bojador por diante.

---

<sup>2</sup> *Crónica dos feitos notáveis que se passaram na conquista de Guiné por mandado do infante D. Henrique*, edição de Torquato de Sousa Soares, volume I, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1978 cap. 7, p. 43 (de ora em diante citada como *Crónica*).

E por ser cousa duvidosa e os homens se não atreverem de ir, mandou lá bem xiiijj (15) vezes até que soube parte da dita terra e lhe trouxeram dela, por duas vezes, uns xxxxbiiij (38) mouros presos. E mandou dela fazer carta de marear. E nos disse que sua vontade era de mandar seus navios mais adiante, saber parte da dita terra<sup>3</sup>.

Estas declarações estão baseadas no que D. Henrique dissera a D. Pedro para dele obter esse privilégio político e económico, nomeadamente quando se lhe atribuíram pelo menos umas quinze vezes as ordens dadas para passar o cabo Bojador, até que em 1434 se logrou alcançar tal desiderato. Considerando que tais tentativas eram anuais, como o referiu Zurara ao indicar que ele ia “mandando em cada um ano àquela parte seus navios, com grande gasto de suas rendas; nos quais nunca foi algum que se atrevesse de fazer aquela passagem”<sup>4</sup>. Ao recuar assim quinze anos ao de 1434 temos por aproximação o início desse processo como tendo acontecido no ano de 1419, ou, preferivelmente de 1420, que, como passamos a mostrar é o ano mais verosímil para marcar o início da realização dessas tentativas.

Deve-se a Zurara a datação do início dos esforços para fazer os Descobrimentos ao situá-la em 1420 ainda que se tenha de realçar ser tal ano referido de forma indireta mas implícita pelo que é seguro deduzi-la do que ele escreveu ao declarar o seguinte:

E foi assim que em casa do infante havia dous escudeiros nobres, de criação daquele senhor, homens mancebos e pera muito, os quais depois da vinda que o infante fez do descercos de Ceuta, quando a o poderio daqueles reis mouros teve cercada juntamente, segundo já dissemos, requereram que os aviasse como pudessem fazer de suas honras, como homens que o muito desejavam, parecendo-lhes que seu tempo era mal despeso se não trabalhassem alguma cousa per seus corpos.

E vendo o infante suas boas vontades lhes mandou aparelhar uma barca, em que fossem de armada contra os mouros, encaminhando-os como fossem em busca de terra de Guiné, a qual ele já tinha em vontade de mandar buscar. E como Deus queria encaminhar tanto bem pera este reino, e ainda pera outras muitas partes, guiou-os assim que, com tempo contrário, chegaram à ilha que se agora chama do Porto Santo, que é junto com a ilha da Madeira, na qual pode haver sete léguas em roda. E estando assim ali per alguns dias, esguardaram bem a terra, e pareceu-lhe(s) que seria grande proveito de se povoar.

E, tornando dali pera o reino, falaram sobre elo ao infante, contando-lhe a bondade da terra e o desejo que tinham acerca de sua povoação, de que ao infante muito prouve, ordenando logo como pudessem haver as cousas que lhe cumpriam pera se tornarem à dita ilha<sup>5</sup>.

Como aqui se vê não foi atribuída nenhuma data explícita para a redescoberta da ilha de Porto Santo mas ela pode deduzir-se com segurança da questão central e decisiva que é a de saber quando se situa a conjuntura correspondente ao “depois da vinda que o infante fez do descercos de Ceuta”. É essa “vinda” para Portugal que permite determinar o apuramento de

<sup>3</sup> *Documentação henriquina*, introdução e organização de José Manuel Garcia, Maia, Castoliva Editora, 1995, p. 332.

<sup>4</sup> *Crónica*, cap. 8, p. 49.

<sup>5</sup> *Crónica*, cap. 83, p. 307-308.

tal data, a qual está dependente de saber quando ocorreu o referido “descerco”. Ora este foi datado com rigor numa indicação registada entre 1433 e 1437 no chamado *Livro dos conselhos de D. Duarte*, no qual se pode ler que:

Era de 1457 [1419 da era cristã] anos, segunda-feira nove dias de outubro, horas de terça, foi descercada Ceuta per o infante Dom Anrique, e per o infante D. João e per o Conde de Barcelos e foram mortos e presos até três mil mouros pouco mais ou menos<sup>6</sup>.

Sabemos igualmente por Zurara que o infante permaneceu em Ceuta mais três meses depois daquele descerco, o que leva a assumir lá ter estado pelo menos até cerca de 9 de janeiro de 1420, e que ainda organizou uma expedição para atacar Gibraltar a qual não se realizou por adversidades atmosféricas. Estas impediram os navios de lá chegar e atrasaram bastante o seu regresso a Portugal. Tal realidade leva a admitir que a “vinda” do infante para Lisboa só poderá ter ocorrido talvez em fevereiro de 1420<sup>7</sup>.

Tem-se admitido que a primeira viagem a Porto Santo por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira dataria de 1419<sup>8</sup>, visto não ser razoável a data de 1418 que também foi defendida, mas afigura-se-nos ser mais consistente a argumentação apontada por Nelson Veríssimo<sup>9</sup> no sentido de apontar o ano de 1420 como tendo sido o da realização de tal ida, pelo que consideramos ser aquela que se deve adotar. A argumentação deste autor tem como ponto forte o registo da data do descerco do Ceuta que acabámos de indicar sendo por isso o elemento decisivo para datar de 1420 o arranque das tentativas do descobrimento do litoral africano, pois ele corresponde à missão inicial e oficial de João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira antes de terem procedido ao reconhecimento da ilha de Porto Santo.

As indicações de Zurara sobre os propósitos descobridores do infante neste contexto são evidentes ao declarar que: “vendo o infante suas boas vontades, lhes mandou aparelhar uma barca, em que fossem de armada contra os mouros, encaminhando-os como fossem em busca de terra de Guiné, a qual ele já tinha em vontade de mandar buscar”. A referência feita à Guiné em 1453, num recuo a 1420, poderá interpretar-se como contendo um anacronismo, pois em

<sup>6</sup> *Livro dos conselhos de el-rei Dom Duarte: livro da Cartuxa*, “transcrição” de João José Alves Dias, edição diplomática, Lisboa, Editorial Estampa, 1982, p. 203.

<sup>7</sup> Gomes Eanes de Zurara, «Cronica do Conde Dom Pedro de Meneses», in *Coleção de livros inéditos de História Portuguesa*, tomo II, Lisboa, Academia Real das Ciências de Lisboa, 1792, cap. 81, p. 475-479.

<sup>8</sup> Esta hipótese foi sustentada, entre outros autores, por Damião Peres *História dos Descobrimientos Portugueses*, 2.ª edição, Coimbra, edição do autor, 1960 (1961), p. 70 que a manteve em estudo posterior, «Ceuta cercada: um problema cronológico». *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, tomo XII, volume 1, 1969, p. 293-299, depois de aí ter registada a informação do *Livro dos conselhos de el-rei D. Duarte* já atrás citada.

<sup>9</sup> «Descobrimento e povoamento do arquipélago da Madeira», in *Grande Dicionário Enciclopédico da Madeira*, direção José Eduardo Franco, volume Antezero, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, [2016], p. 18-22 consultável em: <http://aprenderamadeira.net/descobrimento-e-povoamento-do-arquipelago-da-madeira-datacao/>

1420 ainda não se falaria em Portugal na Guiné. O que importa frisar é que estamos perante aquela que é a primeira das tentativas de reconhecimento do litoral africano no sul de Marrocos, a qual ocorreu no âmbito das ações de corso e da exploração da costa que se praticaram depois da conquista de Ceuta e do seu descerco em 1419. O apuramento de tal facto resultou assim da informação relativa à resposta do infante ao pedido que lhe foi feito por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira para que fossem numa missão de corso e exploração em direção ao Sul na expectativa de que pudessem recolher informações sobre a extensão do poder islâmico ao longo da costa africana. Com efeito tal missão enquadrava-se numa das responsabilidades que o infante tinha enquanto encarregado da defesa de Ceuta e foi um dos fatores apontados por Zurara para que ele tivesse começado a ordenar a realização dos Descobrimentos. Com efeito o cronista lembrou que sendo “constrangido a querer saber o poder de seu i(ni)migo, trabalhou-se o dito senhor de o mandar saber pera determinadamente conhecer até onde chegava o poder daqueles infiéis”<sup>10</sup>.

É de realçar ter sido esta a primeira tentativa de proceder ao descobrimento do litoral africano coincidente com o reconhecimento do arquipélago da Madeira. Trata-se aqui de redescobrimto ou «descobrimento oficial» pois tal arquipélago já havia sido identificado antes de 1339, sabendo-se igualmente que então ainda não estava ocupado. Verificou-se ser então necessário antecipar-se a uma possível iniciativa nesse sentido da parte dos castelhanos, que também conheciam essas ilhas e já tinham começado a apropriar-se das Canárias.

As informações registadas no documento de D. Pedro de 1443 e na crónica de Zurara em 1453 foram confirmadas cerca de 1505 por Duarte Pacheco Pereira (1460-1533) ao indicar que o infante D. Henrique “mandou descobrir a ilha da Madeira e a mandou povoar”<sup>11</sup> explicitando de forma muito importante e precisa para a datação do referido evento que: «Muitos benefícios tem feitos o virtuoso infante Dom Henrique a estes reinos de Portugal porque descobriu a ilha da Madeira no ano de Nosso Senhor de mil ccccx (1420) e a mandou povoar»<sup>12</sup>.

A noção só por si de que “mandou descobrir” em 1420 já pode significar que então a mandou achar, por certamente já saber da sua existência, como sabia das Canárias, as quais mandou conquistar em 1424.

Da documentação antiga verifica-se igualmente haver uma noção de aproximação à referida data de 1420. Tal é o que se deduz do que o Dr. Diogo Pinheiro, vigário de Tomar, das Ilhas e da costa guineense escreveu numa sentença datada de 20 de fevereiro de 1499: “poderá bem haver oitenta anos que a dita ilha [da Madeira] era achada, pouco mais ou menos, e se começara a povoar”<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> *Crónica*, cap.7, p. 44.

<sup>11</sup> “*Esmeraldo de Situ Orbis*” de Duarte Pacheco Pereira: *edition critique et commentée* por Joaquim Barradas de Carvalho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, «Prólogo», p. 530.

<sup>12</sup> *Idem, ibidem*, livro I, cap. 33, p. 626.

<sup>13</sup> *Monumenta henricina*, volume II, Coimbra, 1960, p. 360.

Tais referências indicam haver um arredondamento cronológico para adaptar o seu achamento ao início de povoamento de cerca de, “pouco mais ou menos”, 1419 mas não impede de admitir o de 1420, por se tratar apenas de uma indicação aproximada já que a memória do evento não era então muito precisa.

O mesmo se poderá dizer de uma representação da vereação da câmara do Funchal de 27 de julho de 1519 onde se refere: “des(de) que há cem anos a ilha é povoada”<sup>14</sup> indicando assim que o início do povoamento se verificara cem anos antes, o que torna a fazer uma aproximação a 1419, ou, melhor, a 1420.

Perante todas estas indicações consideramos que Zurara acabou por associar o reconhecimento de Porto Santo e da Madeira ao do início do seu povoamento ao declarar que: “E foi o começo da povoação desta ilha no ano do nascimento de Jesu Cristo de mil e quatrocentos e vinte anos”<sup>15</sup>.

Pelas considerações até aqui apontadas temos como um facto importante o apuramento de que a Madeira entrou na História de Portugal e do mundo em 1420, pois sendo antes conhecida não fora ocupada, sendo ainda mais significativo que tal realidade coincide com o facto de ter sido então que se começou a manifestar a vontade de proceder aos Descobrimentos por ter sido nessa ocasião que o infante passou a enviar insistentemente navios para tentar passar o famoso cabo Bojador e assim conhecer as terras desconhecidas que lhe ficavam para sul, “em busca de terra de Guiné”.

Foi neste enquadramento da vontade descobridora do infante que se encontra a justificação da jornada daqueles seus servidores que tendo partido para a exploração da costa marroquina acabaram por se desviar dessa rota e foram ter a umas ilhas que eles identificaram de novo tendo em vista o seu povoamento pelos portugueses, sob a sua direção.

Para ilustrar o que temos vindo a dizer vale a pena chamar a atenção para um dos mapas da antiga cartografia europeia que se situa precisamente no contexto da redescoberta da Madeira e Porto Santo em que aqui centramos a nossa atenção. Referimo-nos a uma carta feita em 1424 pelo veneziano Zuane Pizzigano que se conserva na Ford Bell collection na Universidade de Minnesota na qual se assinalam muito bem as ilhas do Porto Santo e da Madeira. É muito significativo que se trate da primeira carta náutica conhecida em que o Mediterrâneo já não é o espaço principal mas sim o Atlântico (cf. imagem no fim).

---

<sup>14</sup> Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2.<sup>a</sup> edição, Coimbra, edição do autor, 1960 (1961), p. 71.

<sup>15</sup> *Crónica*, cap. 83, p. 309.



## Refletindo sobre os Descobrimentos

A evocação do início das tentativas de fazer os Descobrimentos há seiscentos anos levamos a fazer uma breve reflexão sobre a importância desse processo<sup>16</sup>.

Sendo os Descobrimentos o resultado das vastas navegações oceânicas feitas pelos navios portugueses verificamos que estes serviram de pontes simbólicas para o estabelecimento de vínculos económicas, sociais, políticas, culturais e religiosas entre todas as partes da humanidade.

As árduas viagens dos Descobrimentos realizadas com imensos sacrifícios pelos portugueses permitiram a ligação para o bem e para o mal dos homens das várias áreas do globo que se passaram a conhecer mutuamente, começando a alterar padrões de vida ancestrais. É por isso que tal realidade deve ser memorada e explicada como exemplo da vontade e capacidade de concretização demonstrada por aqueles que outrora assumiram com coragem projetos grandiosos.

No contexto do que acima afirmámos importa refletir e clarificar de uma forma atual e incisiva uma problemática do maior realce que é aquela que incide sobre:

- O que foram os Descobrimentos?

A palavra Descobrimentos define uma categoria classificativa do conhecimento usada para denominar um dos processos históricos mais relevantes da História Universal por ter constituído uma revolução cognitiva na transmissão de informações a uma escala planetária. Tal processo tem subjacente o conceito de investigação e revelação do encoberto que levou ao surgimento de um novo quadro de mutações nos mais diversos planos, desde os económicos aos religiosos, passando pelos políticos, militares, científicos, culturais e artísticos. Estamos perante a parte mais original de um vasto movimento que é denominado Expansão Portuguesa.

Descobrir reúne as noções de buscar e achar, isto é, o desejo de procurar e encontrar sítios e gentes que se desconheciam ou estavam mal identificadas em vastos espaços que vão desde a América, a ocidente, ao Japão, a oriente.

O propósito de descobrir implica assim a conceção de inquirir, desvendar e divulgar o que era desconhecido ou estava mal conhecido até se alcançar “certa informação e sabedoria

<sup>16</sup> Sobre o pioneirismo e papel decisivo de Portugal nos Descobrimentos e o seu início veja-se o que escrevemos em: «Lisboa e o início dos Descobrimentos Portugueses», in *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima: 10 a 12 de novembro de 2015*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, p. 297-323; «O legado: de Lisboa a Ceuta e ao mundo», in *Lisboa 1415 Ceuta: História de duas cidades*, Lisboa; Ceuta, Ciudad Autónoma de Ceuta / Consejería de Educación y Cultura Câmara Municipal de Lisboa / Direção Municipal de Cultura / Departamento de Património Cultural, 2015, p. 261-265; «Lisboa: os olhos da Europa no início da mundialização (apresentação)» *Rossio: estudos de Lisboa*, n.º 7, Lisboa, dezembro de 2016, p. 13-17 e «Lisboa: a cidade dos Descobrimentos», *Rossio: estudos de Lisboa*, n.º 7, Lisboa, dezembro de 2016, p. 23-43. (publicação digital - [http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Publicacoes/publicacoes-digitais/Revista\\_Rossio/rossio\\_estudos\\_de\\_lisboa\\_n7.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/DOCS/Publicacoes/publicacoes-digitais/Revista_Rossio/rossio_estudos_de_lisboa_n7.pdf)); «O infante D Henrique como “inventor” dos Descobrimentos», *Memórias 2017*, XLVII, Lisboa, Academia de Marinha, 2018, p. 107-117 e «Manter viva a memória dos Descobrimentos em Lisboa», in *Caminhos do rio: rios das grandes civilizações*, coordenação de Carlos Guardado da Silva, Lisboa, edições Colibri Universidade de Lisboa; Câmara Municipal de Torres Vedras, 2019, p. 199-205.

daquelas partes”, como afirmou o infante D. Henrique a 26 de dezembro de 1457<sup>17</sup>. Esta conceção funciona de uma forma bivalente, quer para aqueles que iam ao encontro de territórios e povos a identificar e os encontravam, quer para esses povos, que passavam a conhecer aqueles que os contactavam.

A palavra “descobrimento” é usada desde 24 de junho de 1486<sup>18</sup> para denominar o movimento de procura de novas terras e incorpora a dupla aceção da palavra exploração, isto é, a noção de que a exploração geográfica, através da qual se desvendou a configuração dos espaços terrestres e do seu conteúdo humano, se processou a par da exploração económica dos novos territórios encontrados.

Os Descobrimentos devem ser abordados de uma forma que permita entender como se processaram e quão proeminente foi o lugar então assumido pelos portugueses na sua realização. Com a sua vontade de inovação e de superar o desconhecido eles patentearam uma atitude esforçada e de constante capacidade de adaptação a situações muito distintas que foram ultrapassando.

Os Descobrimentos desencadearam pela primeira vez a progressiva construção de realidades mundiais levando à génese da economia moderna com a criação do mercado planetário.

Face a estas verdades essenciais é necessário perceber e assumir plenamente o significado de terem sido os portugueses que estão na origem da Expansão europeia. Este fenómeno histórico-civilizacional foi decisivo e teve as mais amplas repercussões através de um impacto profundo na abertura do conhecimento do globo.

Portugueses e espanhóis ao descobrirem a forma da Terra e as suas gentes deram a conhecer os europeus às populações de todo o mundo, numa reciprocidade que nunca é demais realçar enquanto criaram e estimularam uma rede mundial de rotas que passaram a ligar inúmeras regiões que até então não se comunicavam. Foram eles que permitiram a realização de intercâmbios que marcaram a construção da modernidade, com todas as implicações inerentes a tal situação.

A dinamização de estruturas económicas e sociais à escala global, que então se verificou, quer com o progressivo aumento do comércio quer com o desenvolvimento da produção de todo o tipo de produtos, prende-se ao desejo de obtenção de benefícios em diferentes regiões, o que foi o fator decisivo a mobilizar pessoas e recursos para a realização dos Descobrimentos.

Há que reconhecer a noção elementar de que os navegadores / descobridores não arriscavam as vidas em viagens muito difíceis e perigosas senão pela ânsia de obterem vantagens além de obedecerem a vontades do poder político, para lá da natural satisfação da curiosidade em conhecerem o que era incógnito. Não fossem estes factos e não se teria alcançado o entendimento do planeta tal como ele é.

---

<sup>17</sup> *Documentação henriquina*, introdução e organização de José Manuel Garcia, Maia, Castoliva Editora, 1995, p. 86.

<sup>18</sup> *Colecção de documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, precedida de um ensaio crítico por Manuel Monteiro Velho Arruda, 3.º edição, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1989, p.189.

No século compreendido entre a primeira metade do século XV e a primeira metade do século XVI, portugueses e espanhóis lograram identificar o essencial das formas da Terra e das gentes que a habitavam.

Com a ida dos portugueses para quase todos os lados do mundo ultrapassaram-se não apenas a ignorância mas também fantasias e mitos permitindo relevantes e múltiplas permutas entre povos, criando-se assim condições históricas para se iniciar um sistema de comunicações permanentes entre eles.

As viagens de descobrimento não foram apenas as feitas por homens ao encontro de outros homens e outras terras pois também houve viagens de plantas, animais, línguas, artes, religiões, ciências, sabores, etc.

Portugal e a Espanha ao realizarem essas viagens tiveram o papel inovador e vanguardista de contribuir para o desbloqueamento das relações entre várias civilizações, constatação que é tão simplesmente um reconhecimento de dados históricos evidentes. Com efeito foram os Descobrimentos que levaram ao conhecimento da estrutura geral da Terra ao permitirem que o mar passasse a ligar os homens deixando de os separar.

Foi através dos Descobrimentos que Portugal concorreu para o desenvolvimento da ciência e da técnica, tendo alcançado conhecimentos novos que foram introduzidos em vários ramos do saber, como a Astronomia, a Geografia, a Cartografia, a Construção Naval, a Economia, a Medicina e a Botânica. A criação da náutica astronómica; o traçar de mapas com representações da maior parte da Terra; a capacidade de construir navios adequados à prática das grandes viagens oceânicas; o conhecimento e transferência de plantas e animais desconhecidos ou mal conhecidos dos europeus são alguns exemplos de iniciativas dos portugueses que alcançaram larga repercussão internacional.

Os Descobrimentos tiveram um enorme impacto nos mais diversos domínios, desde os económicos aos religiosos, passando pelos sociais, científicos, culturais, artísticos, políticos e militares, tendo determinado o início da modernidade ao serem o ponto mais alto e inovador do Renascimento. A prática de navegações para terras longínquas conduziu não apenas à criação de novas realidades, mas também a novas formas de pensar e saber.

Temos de insistir na conceção de terem sido os portugueses e os espanhóis quem durante os séculos XV e XVI criaram um sistema de interconexões gerais que foram marcantes no arranque de contactos civilizacionais que se encontram na génese globalização.

Os portugueses foram os primeiros que começaram a relacionar civilizações mostrando assim como é a realidade da Terra nas suas dimensões físicas e humanas. Ao permitir esse encontro de culturas, que é afinal uma forma de se referirem os Descobrimentos, eles adquiriram a consciência de uma conceção que para nós é básica, mas foi revolucionária nos séculos XV e XVI: a de que a humanidade é una na sua diversidade.

Consideramos por fim que é de reter um facto inquestionável e do maior realce: o de que não tivesse Portugal realizado os Descobrimentos e teria ficado numa posição obscura no fluir da História da Humanidade, pois foi só por os ter levado a cabo que tal não aconteceu.

Ao encararmos os Descobrimientos entre o que foi feito no passado e o futuro da sua lembrança recordamos as tão oportunas palavras de Vitorino Magalhães Godinho ao escrever: “voltemo-nos para essa explosão criadora que foram os descobrimientos e expansão quatrocentistas e quinhentistas, momento excecional de fundação do humano universalmente válido”<sup>19</sup>. Sem abandonar as palavras inspiradas e inspiradoras deste mesmo historiador expressamos a ideia de que, tal como ele, devemos “construir essa memória da descoberta do globo e da unidade dos homens na diversidade das suas sociedades e civilizações”<sup>20</sup>.

E tudo isto se iniciou há seiscentos anos, quando os portugueses encontraram o arquipélago da Madeira



Carta de Zuane Pizzigano, Veneza, 1424. Ford Bell Collection, Universidade de Minnesota

<sup>19</sup> *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, p. 23.

<sup>20</sup> *Idem, ibidem*, p. 55.



## XV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA – NA ERICEIRA

### “NOS 600 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1419-2019)”

## MADEIRA, NOVO MODELO DE EXPANSÃO<sup>1</sup>

Comunicação apresentada pelo Académico  
António Costa Canas, em 11 de Maio

**Resumo:** Neste breve ensaio pretende-se apresentar as motivações e condicionantes que levaram os Portugueses a virar-se para o mar permitindo que, a partir dos arquipélagos atlânticos, atingissem todos os continentes habitados do planeta. A partir do reinado de D. Dinis, em Portugal foram criadas condições que permitiram o desenvolvimento da Marinha. No início do século xv, a nova dinastia, de Avis, virou-se para o mar, procurando novos espaços para desenvolvimento de atividades económicas. Durante cerca de um século, os navios portugueses exploraram sistematicamente mares e regiões costeiras, anteriormente desconhecidas do Europeus. Portugal criou um império marítimo, baseado na atividade comercial realizando viagens anuais de e para a Índia, transportando os produtos das diferentes regiões que foi explorando. Este processo de expansão começou em Porto Santo, em 1418.

**Palavras-chave:** Expansão Marítima, Globalização, Infante D. Henrique, Madeira, Marinha.

**Abstract:** In this short essay, we will present the motivations and constraints that led the Portuguese to turn to the sea, starting at the Atlantic archipelagos, leading them to every inhabited continent on the planet. From the reign of King Dinis onwards, conditions existed in Portugal, allowing the development of the Navy. In the beginning of the 15<sup>th</sup> century, the new dynasty, Avis, turns to the sea, looking for new spaces for the development of economic activities. For about one century, the Portuguese ships explored systematically seas and coastal regions previously unknown to Europeans. Portugal created a maritime Empire, based on commercial activity, performing annual trips to and from India, carrying the products of different regions explored by Portuguese ships. This process of expansion started in Porto Santo in 1418.

**Keywords:** Globalization, Madeira, Navy, Overseas Expansion, Prince Henry.

---

<sup>1</sup> Esta comunicação foi também apresentada no Funchal, no Congresso: «Contributo da Expansão Portuguesa para a Economia Mundial, realizado no Funchal, em 23 e 24 de novembro de 2018, por ocasião dos Seiscentos Anos da chegada dos Portugueses a Porto Santo.

## Os Portugueses e o Mar, na obra do Cardeal Saraiva

O Cardeal Saraiva (1766-1845), um dos primeiros académicos a estudar, de um modo sistemático, a história da expansão portuguesa, considera que existe, desde a Antiguidade, uma vocação natural dos povos ibéricos, para a navegação marítima. Explica que a geografia favorece este fenómeno: a península apresenta uma extensa região costeira, ligando-se ao resto da Europa por uma pequena faixa terrestre, nos Pirenéus. Vivendo numa região de charneira entre duas realidades marítimas distintas, a atlântica e a mediterrânica, os povos ibéricos souberam recolher os conhecimentos e técnicas da construção naval e da navegação desenvolvidos pelos povos do Norte da Europa e do Mediterrâneo. Esta aprendizagem seria o resultado dos inúmeros contactos comerciais com os diferentes povos que demandavam as costas peninsulares.<sup>2</sup>

O discurso do Cardeal Saraiva é suportado por inúmeras fontes documentais e dados arqueológicos. A sua atenção passa a centrar-se no território português a partir do processo que conduziu à independência do Condado Portucalense. Embora identifique atividades navais nas primeiras dinastias, considera que no reinado de D. Dinis (1261-1325) foram tomadas medidas que muito contribuíram para o desenvolvimento da Marinha nacional. Entre estas destacam-se o contrato celebrado, em 1317, com o genovês Manuel Pessanha (? - 1341), para organizar uma autêntica Marinha ao serviço do reino e a criação da Ordem de Cristo, em 1318, cuja sede se situava em Castro Marim, na foz do Guadiana, prova de que uma das principais missões desta nova ordem religiosa era a defesa da fronteira marítima no Sul de Portugal. Por outro lado, a ordem herdava os inúmeros bens da Ordem do Templo, recentemente extinta.<sup>3</sup>

Obviamente que a historiografia da expansão portuguesa evoluiu imenso, desde a época do Cardeal Saraiva. É incomparável o número de fontes hoje disponíveis sobre o assunto e, portanto, o conhecimento histórico sobre este processo da expansão. No entanto, considerou-se interessante trazer aqui o ponto de vista deste estudioso, pois ele já identifica dois dos marcos fundamentais que explicam o papel pioneiro de Portugal nesse movimento expansionista.

## A transição para a Modernidade

Os historiadores costumam dividir a História em “Eras”, ou “Idades”, durante as quais prevalecem determinadas características políticas, sociais e culturais, alterando-se estas quando se passa para a “Era” seguinte. Portugal tornou-se independente durante a Idade Média e a Expansão Portuguesa é um fenómeno da Idade Moderna. Obviamente, a transição de uma para a outra não ocorre num determinado momento, embora alguns historiadores procurem

---

<sup>2</sup> Frei Francisco de São Luís (Cardeal Saraiva), «Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da marinha portuguesa, até aos princípios do século XVI» in *Obras completas*, vol. 5, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, vol.5, pp. 349–396.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 367–369.

identificar “marcos” que as delimitem. É mais correto falar num processo gradual de transição, que conduz a alterações mais ou menos profundas na sociedade. No reinado de D. Dinis deram-se passos importantes nesse processo de avanço para a Modernidade.

A Idade Média foi uma época de conquistas e reconquistas. O poder naquele tempo estava muito associado à posse de terras, geralmente detidas pela nobreza, ou pelas ordens religiosas. Em Portugal, esse processo de reconquista terminou no reinado de D. Afonso III (1210-1279), pai de D. Dinis. Este aproveitou para definir as fronteiras com Castela e procurar viver em paz com o único reino vizinho de Portugal. Vivendo num clima de paz com o exterior, tomou medidas para reforçar o poder real, face à nobreza. Demonstrou grande preocupação com o desenvolvimento económico do reino. Fomentou a agricultura, a extração mineira e o comércio externo. A criação de uma Marinha ao serviço do reino e a instalação da sede da recém-criada Ordem de Cristo na fronteira Sul tinham como intento aumentar a segurança da navegação. Preocupou-se com as letras e a cultura, tendo criado o Estudo Geral, mais tarde chamado Universidade.

A política marítima iniciada por D. Dinis teve continuidade nos reinados seguintes. Portugal manteve sempre diversas galés equipadas, as quais estiveram envolvidas em confrontos contra navios de Castela ou de Aragão, por diversas vezes. Mas também serviram para apoiar esses reinos, como foi o caso do auxílio enviado por D. Afonso IV (1291-1357) para combater a investida de muçulmanos de Marrocos e de Granada, que culminou na Batalha do Salado, em 1340, na qual os cristãos derrotaram os muçulmanos. Também no reinado de D. Afonso IV existe notícia de uma frota organizada por este monarca que teria navegado até às Canárias, em 1341.

Nos reinados de D. Pedro I (1320-1367) e de D. Fernando I (1345-1383) os navios portugueses continuaram bastante ativos em confrontos com as frotas de outros reinos peninsulares. Recorde-se que se vivia na época da chamada Guerra dos Cem Anos, que foi um conflito entre França e Inglaterra, mas que se estendeu a outros reinos, devido a complexos sistemas de alianças que iam sendo celebradas, muitas vezes por via matrimonial. Estas constantes intervenções dos navios portugueses, nalguns casos com baixas significativas, são sinal evidente da dinâmica que a construção naval e a arte de navegar tinham adquirido em Portugal. Esta dinâmica é particularmente notória no reinado de D. Fernando. Tomou uma série de medidas para dinamizar a navegação e o comércio marítimo. Entre estas contam-se a concessão de privilégios, a nível fiscal, para quem desejasse construir navios, permitindo o corte de madeiras nas matas reais e a isenção de impostos na importação de apetrechos para equipar as naus. Foi igualmente responsável pela criação da Companhia das Naus, uma espécie de seguro marítimo. Cada um dos armadores que pretendesse integrar esta Companhia faria um depósito monetário servindo este fundo para compensar os prejuízos resultantes da perda de algum navio. O próprio monarca, enquanto armador, integrava esta Companhia.

Como é sabido, a morte de D. Fernando, em 1383, deixou Portugal numa crise dinástica, pois a sua única filha, Beatriz (1373-1412), estava casada com o rei de Castela, D. João I



(1358-1390). Por este motivo, o monarca castelhano considerava-se com direito ao trono de Portugal e invadiu o reino, para fazer valer a sua pretensão. A questão foi resolvida, militarmente, em 1385, na Batalha de Aljubarrota.

Esta crise é marcada por alterações mais ou menos profundas na sociedade portuguesa. Em diversos momentos da mesma nota-se uma intervenção política do povo, tanto da chamada arraia-miúda como da burguesia. Principalmente esta última terá um papel na expansão marítima, porque interessada na busca de novos mercados. D. João I (1357-1433), o Mestre de Avis, foi legitimado graças à argumentação de um homem de letras, o Doutor João das Regras (?-1404), sinal da importância que o saber livresco estava assumindo em termos sociais.

### **Reconquista *versus* Expansão**

O primeiro monarca da dinastia de Avis tinha diversos problemas para resolver. Em primeiro lugar, assegurar a paz com Castela, o que acontece em 1411, com a assinatura de um tratado. Por outro lado, era importante afirmar a legitimidade da nova dinastia, perante a Cristandade. O Mestre de Avis era de linhagem real, mas era filho bastardo de D. Pedro I. Além disso, precisava de satisfazer as pretensões dos diferentes grupos sociais, especialmente a nobreza que desejava continuar a procurar a honra nos campos de batalha e a conquistar territórios e a burguesia que tinha vindo a crescer nos reinados anteriores e precisava de procurar novos mercados. Posta de lado a opção de Castela, com quem desejava manter a paz, restava a alternativa de continuar a reconquista no Norte de África, virando as costas a Castela.

No verão de 1415, D. João organizou uma grande expedição para tomar Ceuta. Esta praça tinha uma grande importância estratégica, pois permitia controlar a entrada no Mediterrâneo. A tomada de Ceuta é apontada, pela generalidade dos historiadores, como o início da expansão portuguesa, sendo inclusivamente considerada como um dos marcos que assinalam a entrada na Era Moderna. No entanto, este acontecimento é tipicamente medieval. Os infantes, D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique foram armados cavaleiros no próprio campo de batalha após a vitória dos Portugueses. De acordo com o cronista, D. Henrique demonstrou uma coragem acima do comum e a sua ação foi fundamental para o sucesso. Por outro lado, a tomada de Ceuta era a continuação da reconquista, ou seja, o processo de trazer para a Cristandade os territórios que já tinham sido cristãos. Segundo a lenda, Ceuta tivera um governador cristão visigodo, Julião, cuja filha Florinda fora abusada pelo rei visigodo Rodrigo. Para vingar essa afronta, Julião apoiara os muçulmanos na travessia do Estreito de Gibraltar e na conquista da Península Ibérica. Portanto, D. João, ao tomar Ceuta estava a continuar a Cruzada.

Após esta ação D. João I tomou medidas para concentrar poder na família real. Logo em 1415 criou o ducado de Coimbra, que entregou ao seu segundo filho, D. Pedro, e o ducado de Viseu, para D. Henrique. Nos anos seguintes foi concedendo mais privilégios a D. Henrique, nomeadamente o exclusivo das pescas em diversas regiões, ou o exclusivo do

fabrico do sabão. Em 1420, conseguiu que o Papa nomeasse o Infante D. Henrique como Governador da Ordem de Cristo. Será este Infante, administrador de um grande senhorio, com diversos interesses no mar que irá iniciar o processo de expansão, que levará os navios portugueses a sulcar regularmente os oceanos Atlântico e Índico.

Os infantes marcam a transição para a Idade Moderna. Ainda apresentam diversos traços medievais, por exemplo o desejo de serem armados cavaleiros no campo de batalha, no entanto são pessoas que além das armas cultivam também a cultura. D. Duarte deixou várias obras por si redigidas, D. Pedro viaja pela Europa, onde adquire uma cultura de nível elevado e D. Henrique apoia o desenvolvimento da Universidade. Certamente são capazes de tomar iniciativas que ultrapassam os padrões medievais. Foi isso que fez o Infante D. Henrique quando iniciou o processo da Expansão. E começou-o quando enviou dois cavaleiros da sua casa a povoar as ilhas da Madeira e Porto Santo.

Provavelmente, o Infante não teve a noção de que a iniciativa de povoar aquelas ilhas estava a marcar o início de um novo processo. Para ele era mais um passo para reforçar os rendimentos da sua Casa Senhorial. No entanto, era a primeira vez que se enviava uma expedição em busca de ilhas significativamente afastadas de costa, e desabitadas, com intenção de as povoar.<sup>4</sup> Este procedimento teve continuidade, pois algum tempo depois foram encontradas as ilhas dos Açores, mais a Norte e bem mais ao largo que a Madeira. E a exploração também continuou para Sul, tendo sido povoados o arquipélago de Cabo Verde e várias ilhas no Golfo da Guiné. O objetivo era desenvolver atividades económicas nesses novos territórios que iam sendo trazidos ao conhecimento dos Europeus, por ação dos Portugueses. Alguns desses espaços arquipelágicos serviram como espaço de experimentação de novas culturas, como foi o caso da cana-de-açúcar na Madeira, a qual foi posteriormente produzida em grande escala no Brasil.

A Madeira serviu igualmente como local onde se estreou um novo modelo de organização administrativa, a capitania, que foi usado em diversos outros espaços colonizados pelos Portugueses. Face à incapacidade para administrar diretamente os seus novos territórios, devido à distância, a coroa atribuía essa responsabilidade a alguém da sua confiança. Com a ocupação da Madeira, Portugal deixou de estar limitado ao pequeno retângulo no extremo sudoeste da Europa, dando início à construção de um império marítimo comercial, que se estenderia por três continentes e dois oceanos. Começava aqui a globalização!

Simultaneamente com a exploração do alto-mar, procuravam-se novas terras na costa ocidental africana, para além dos limites do mundo conhecido até então. Foram ultrapassadas barreiras físicas e mentais, das quais a mais famosa é talvez a passagem do Cabo Bojador. Estava aberto o caminho para a exploração sistemática de toda a costa africana e de busca

---

<sup>4</sup> De notar que as Canárias estão significativamente mais próximas do continente africano, menos de cem quilómetros para a ilha mais próxima, Fuerteventura. Por esse motivo eram conhecidas dos Europeus já na Antiguidade e eram habitadas quando foram colonizadas.

de uma ligação para o Índico. O objetivo principal era encontrar locais onde pudesse ser praticado comércio de uma forma rentável. Até à morte do Infante D. Henrique, em 1460, o processo foi liderado por ele. Mas com a sua morte, a coroa estabeleceu um contrato com um mercador, Fernão Gomes, o qual ficava com o exclusivo do comércio africano, mas tinha a obrigação de explorar mais cem léguas de costa todos os anos. Este contrato revela-nos dois pontos bastante interessantes: por um lado, a burguesia tinha percebido as vantagens da expansão e por outro lado a coroa assumia que o processo era para ter continuidade.

A exploração continuou no oceano Índico, tendo os Portugueses estabelecido uma ligação regular para aquele oceano, a Carreira da Índia. Nalguns pontos estratégicos do subcontinente indiano, os Portugueses centralizavam a receção de produtos oriundos de outras regiões orientais, e a partir dali os mesmos eram transportados para Portugal. Embora a principal intenção dos Portugueses fosse desenvolver atividades económicas, o processo nem sempre foi pacífico, pois interferia com poderes instalados, especialmente no Oriente. Muitas vezes, os Portugueses tiveram que impor a sua vontade pela força, estabelecendo-se em pontos estratégicos da costa e procurando dominar os mares a partir daí. Todo este processo que permitiu esta primeira globalização só foi possível porque os navegadores portugueses foram introduzindo novas técnicas de navegação, adaptadas às necessidades dos navios em alto-mar, como foi o caso da navegação astronómica.

Em jeito de conclusão, importa destacar os elementos mais relevantes deste breve ensaio. Em primeiro lugar, a existência de um processo contínuo que se foi desenvolvendo, com maior expressão a partir do reinado de D. Dinis, criando condições para o desenvolvimento da marinha. Com a dinastia de Avis assiste-se a uma mudança paradigma. Para satisfazer as solicitações dos diferentes grupos sociais, e simultaneamente «virar as costas a Castela», a coroa optou pela expansão marítima. O primeiro momento, Ceuta, representa a continuidade do processo medieval de reconquista. Mas logo em seguida, a viagem a Porto Santo marca uma rutura com esse ideal medieval. Começa um processo de expansão, de exploração de mares e costas desconhecidas, que permitirá aos Portugueses criar um império comercial que se estenderá do Brasil ao Japão.

XV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA – NA ERICEIRA

“NOS 600 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO  
ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1419-2019)”

**REVISITAR O ‘LIVRO SEGUNDO’ DAS SAUDADES DA TERRA:  
EM QUE SE TRATA DO DESCOBRIMENTO DA ILHA DA  
MADEIRA E SUAS ADJACENTES E DA VIDA E PROGENIE  
DOS ILLUSTRES CAPITÃES DELLAS, DE GASPAR FRUTUOSO  
– UM AUTOR DO SÉCULO XVI**

Comunicação apresentada pelo Académico  
João Abel da Fonseca, em 11 de Maio

**I – Introdução**

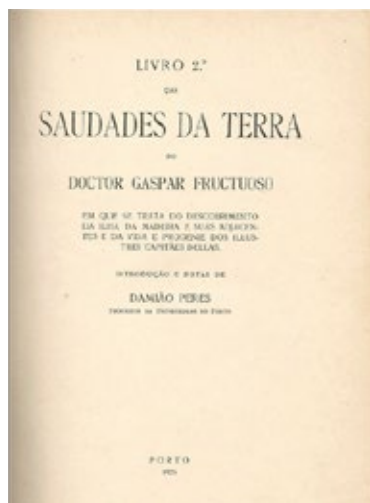
Gaspar Frutuoso inscreve-se na galeria dos autores consagrados que se dedicaram, ainda no século XVI, à produção de obras acolhidas no seio da bibliografia relacionada com a História da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses, como um dos primitivos a contemplar essa realidade, de forma substantiva e proteica. Tal foi o caso quanto ao espaço das ilhas atlânticas, mormente, o arquipélago dos Açores, sem esquecer, contudo, o da Madeira, presente no ‘Livro Segundo’ dos seis que encerram a monumental colectânea intitulada *Saudades da Terra*. Na verdade, ainda devotou outros volumes aos arquipélagos das Canárias e de Cabo Verde, constituindo-se num precursor indiscutível e de referência no estudo da região que se veio a chamar de Macaronésia, já no século XIX, pela mão do geólogo e botânico inglês Philip Baker Webb (1793-1854), para se referir a uma área biogeográfica, formada pelos referidos arquipélagos, tendo em conta a riqueza e particularidades dos seus recursos naturais.

O neologismo webbiano tem etimologia grega (makáron = felicidade; nésoi = ilhas) e pretende aludir a uma tradição, de tempos imemoriais, que naqueles mares fazia situar as ‘ilhas afortunadas’, tantas vezes mencionadas em textos da literatura clássica e, também, na cartografia antiga. Os portugueses revelaram-nas ao conhecimento científico sustentado, por provas bastantes, e o nosso autor, volvido pouco mais de um século, já as descrevia através do sentimento da saudade. Como deixar de não nos recordarmos do que escreveu Jorge Borges de Macedo, em 1989: “[...] 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”!

Muito sucintamente, quem foi então, Gaspar Frutuoso, este autor consagrado, primitivo e indiscutível? Nascido em Ponta Delgada, por volta de 1522, e falecido a 24 de Agosto de 1591,

na Ribeira Grande, foi um sacerdote humanista, historiador e um verdadeiro cronista insulano, bacharel em Artes e Teologia, pela Universidade de Salamanca, e doutor em Filosofia e Teologia. Todos os outros pormenores da sua vida não cabem aqui, se bem que sejam importantes para a melhor compreensão da sua obra, cujo manuscrito foi redigido entre 1586 e 1590, no seu tranquilo presbitério da Ribeira Grande, como salienta Damião Peres na ‘Introdução’ à edição do ‘Livro 2.º’ das *Saudades da Terra*, publicada no Porto, em 1925. Acrescentaremos, tão-só, que o nosso autor desempenhou as funções de pároco daquela freguesia, da ilha de São Miguel, a partir de 1565 e até à sua morte, tendo recusado a mitra de Angra, quiçá para que se pudesse dedicar aos estudos preparatórios da composição da monumental obra que nos legou.

A sua obra *Saudades da Terra* encerra um repositório de informações preciosas sobre a geografia, a história, a etnografia, a genealogia, a toponímia, a fauna, a flora, a mineralogia e a geologia. Como já foi dito, estamos em presença de um humanista que revela, a par de conheci-



mentos enciclopédicos, dotes de literato, de músico, de artista e, essencialmente, de observador muito atento a todos os fenómenos naturais, sem que deixe de entrar, até, por experimentações alquímicas, tão ao sabor do tempo renascentista. Esta obra, como foi referido atrás, compõe-se de seis volumes que o autor viria a complementar por um outro, intitulado *Saudades do Céu*, uma dissertação filosófico-teológica acerca da crise açoriana nos primórdios da dinastia filipina.

O autor não logrou a publicação da obra por razões desconhecidas, se bem que as numerosas emendas realizadas pelo seu punho, aprimorando o manuscrito, atestem essa intenção. Legou a sua biblioteca ao Colégio dos Jesuítas de Ponta Delgada, onde o manuscrito ficou depositado até mudar de mãos aquando da expulsão da Companhia, passando à de particulares. Certo é que, na década de 1920, se encontrava na posse da família dos marqueses da Praia e Monforte, sabendo-se, contudo, que o ‘Livro Segundo’, a primeira parte a conhecer o prelo, merecera uma edição, em 1873, com notas de Álvaro Rodrigues de Azevedo, bem como um apontamento histórico no *Diccionario Universal Portuguez Illustrado*, de Francisco Fernandes Costa.

Será, precisamente, do ‘Livro Segundo’ das *Saudades da Terra*, que nos ocuparemos no singelo bosquejo, obra do «Doctor Gaspar Fructuoso», *em que se trata do descobrimento da ilha da Madeira e suas adjacentes e da vida e progenie dos illustres capitães dellas*. A revisitação da obra não encerra grandes novidades a acrescentar, como investigação *stricto sensu*, mas antes a necessidade de não a deixar esquecer, nem ao seu autor, neste momento em que se comemoram os 600 anos do descobrimento do arquipélago da Madeira, através de alguns apontamentos nela recolhidos e que nos merecem destaque.

Sobre o descobrimento do arquipélago da Madeira, podemos considerar a chamada 'Relação de Francisco Alcoforado', que nos revela a 'Lenda de Machim', como o mais antigo texto que relata a primeira chegada de europeus àquele espaço insular, datado ainda do século XV. Já no século XVI, a este tema se dedicou o consagrado cronista João de Barros, em 1552, bem como o próprio Gaspar Frutuoso, sem que a sua obra tenha conhecido os prelos como já se salientou atrás. Outros houve que o fizeram e cumpre não esquecer Jerónimo Dias Leite, capelão régio, cónego prebendado e escrivão do cabido da sé do Funchal. Aquilo que celebrou Jerónimo Dias Leite não foi, no entanto, a sua carreira eclesiástica, mas sim o facto de ser um dos primeiros autores a legar à posteridade uma obra fundadora da historiografia madeirense – *O Descobrimento da Ilha da Madeira e Discurso da vida e feitos dos capitães da dita Ilha*, escrita aparentemente por solicitação de Gaspar Frutuoso que, residente nos Açores, lhe pedira que interviesse junto de João Gonçalves da Câmara, sexto capitão do Funchal, no sentido de lhe serem fornecidos os dados constantes de um documento conservado no arquivo da casa dos Câmaras, cujo autor seria Gonçalo Aires Ferreira, um dos companheiros de João Gonçalves Zarco. A partir desse texto, Jerónimo Dias Leite, valendo-se de outros recursos, como sejam os tombos das câmaras, por exemplo, conseguiu compor uma obra em onze folhas que largamente ultrapassava a fonte, composta apenas por três. O novo manuscrito, que narrava com mais pormenor a história do descobrimento do arquipélago e a vida e feitos dos seus capitães, estaria pronto antes de 1590, pois que Frutuoso abundantes vezes se lhe refere como fonte para o seu 'Livro Segundo' das *Saudades da Terra*. Tudo indica que Jerónimo Dias Leite tenha, ele mesmo, aumentado o seu texto inicial «para uso próprio», o que explicaria o tamanho que hoje tem a obra, mantendo-se uma referência incontornável para quem se dedica ao estudo dos primeiros cento e cinquenta anos da história insular, conforme se comprova pelas abundantes vezes em que surge citada em trabalhos muito recentes.

Também o fizeram, e bem conhecidos da historiografia, Gomes Eanes de Zurara, na *Crónica de Guiné*, de 1453, em ligeira alusão; um pouco mais extensa, mas sem referência a Roberto e Ana, da 'Lenda de Machim', tal fora o caso de João de Barros na *Ásia*, de 1552, sem podermos esquecer que a história se tornou popular na Europa através da versão que consta no *Tratado dos Descobrimentos* de António Galvão, de 1563 (Lisboa, Ioam da Barreira), já que, em 1601, foi publicada, em Inglaterra, uma tradução anónima desta obra para a língua inglesa, por

Também o fizeram, e bem conhecidos da historiografia, Gomes Eanes de Zurara, na *Crónica de Guiné*, de 1453, em ligeira alusão; um pouco mais extensa, mas sem referência a Roberto e Ana, da 'Lenda de Machim', tal fora o caso de João de Barros na *Ásia*, de 1552, sem podermos esquecer que a história se tornou popular na Europa através da versão que consta no *Tratado dos Descobrimentos* de António Galvão, de 1563 (Lisboa, Ioam da Barreira), já que, em 1601, foi publicada, em Inglaterra, uma tradução anónima desta obra para a língua inglesa, por



iniciativa do geógrafo Richard Hakluyt. Em 1625, foi impressa uma nova versão abreviada, cuja publicação se deve a Samuel Purchas (o das celebradas *Pilgrimes*, do mesmo ano, onde pela primeira vez é criada a ideia de que havia em Sagres uma escola do infante D. Henrique, conhecida inconsistência histórica que se vem repetindo, até hoje, em arrepiante exaustão). Apontam os especialistas que trataram a matéria, no que se refere à ‘Lenda de Machim’, que a versão de António Galvão entronca no *Manuscrito de Valentim Fernandes*, conquanto na ‘Relação’ de Alcoforado teriam ido beber as versões de Jerónimo Dias Leite (1574), Gaspar Frutuoso (*Saudades da Terra*, 1590), Manuel Tomás (*Insulana*, 1635) e D. Francisco Manuel de Melo (1660), na sua por demais conhecida *Epanáfora Amorosa*, de que aqui nos ocupámos, há dois anos, aquando da XIII Sessão Cultural Conjunta ICEA-AM.

O conde Giulio Landi, um nobre italiano da Corte de Parma e Piacenza, visitou a ilha da Madeira, em 1526. Regressado a Itália, escreveu em latim uma memória do que viu a pedido do seu amigo, o cardeal Hipólito de Médici, arcebispo de Avinhão. Do manuscrito, terão sido feitas na altura várias cópias, sendo que falecido o cardeal em 1535, Landi recuperou o seu manuscrito. Mais tarde, por volta de 1570, um seu amigo, o reverendo Alemanio Fini, decidiu traduzir o texto para italiano e publicá-lo, dedicando-o à Infanta D. Maria de Portugal, duquesa-consorte de Parma e Piacenza, filha mais velha do infante D. Duarte, neta de D. Manuel I. Entenderam-se o autor e o tradutor para uma publicação conjunta das duas versões, a latina e a italiana, num único volume que saiu em Piacenza, em 1574, por Francesco Conti, com o título *Insulae Materiae Historia*. Vem esta última a dar voz a uma terceira variante da lenda, retomada pelo Padre Manuel Constantino, em 1599, num livro em latim, com o mesmo título, composto em Roma, por Nicolaum Mutium. Nesta versão, a figura de Ana d’Arfet é inexistente e Machim é um simples navegador que se deslocava «do Norte para o Sul com fins comerciais». Pouco nos importa agora as três tradições pese o facto de as termos querido referir para indicar a que foi seguida pelo Melodino, ou seja, a ‘Relação’ de Alcoforado, tendo deste modo contribuído para a maior divulgação da ‘Lenda de Machim’, entre nós, se bem que só a partir de 1660. Certo é que D. Francisco Manuel não esqueceu, sobre a narrativa do descobrimento da ilha, nem o texto latino do Pregador Padre Manuel Clemente, nem a ‘Década I’ da *Ásia* de João de Barros e conheceu as rimas da *Insulana* de Manuel Tomás. Não nos parece que a obra em apreço de Gaspar Frutuoso tenha chegado ao conhecimento dos autores seiscentistas.

## II – O ‘Livro Segundo’ das *Saudades da Terra*

Depois de um período de preparação que muito provavelmente se estendeu por mais de uma década, a avaliar pela extensão da obra e pelas inúmeras informações que contempla, nas mais variadas áreas do conhecimento, tal como já foi explicitado na introdução, Gaspar Frutuoso entregou-se à redacção deste seu volume, constituído por 51 capítulos. No cap. XXVIII, referindo-se a Tristão Vaz da Veiga, o autor indica a data em que escreve: “[...] será

nesta era de 1590 de idade de cinquenta anos”. Mais à frente, no cap. XL, referindo-se aos bispos madeirenses, vem a escrever: “[...] até o anno presente de mil & quinhentos e noventa”. Estes dois apontamentos servem para nos assegurar que estavam decorridos dez anos sobre o início da dinastia filipina quando redigia ainda uma boa parte do ‘Livro Segundo’, bem como que o fazia já com 68 anos de idade e a um escasso ano da sua morte, ocorrida a 24 de Agosto de 1591, como já referimos acima.

Vamos destacar os capítulos que relatam o descobrimento das diferentes ilhas que compõem o arquipélago, correspondendo ao espaço de tempo a que se acolhem as presentes comemorações dos 600 anos, cuja efeméride se assinala. Não seria possível fazê-lo aqui, mesmo assim, com a profundidade desejada, face ao tempo que nos foi disponibilizado, mas antes evidenciar o que comporta alguma novidade, mormente, o relato do episódio que é conhecido como a ‘Lenda de Machim’, e que ocorre no cap. IV. Frutuoso ocupou-se com brevidade das ilhas despovoadas, Selvagens e Desertas, e mais extensamente das que foram objecto de povoamento e exploração, como bem sabemos, a pequena Porto Santo, «que a mais bela praia portuguesa borda, e a magestosa ilha da Madeira, cortada a prumo sobre o mar, coberta de pujante vegetação até os mais elevados cumes», no dizer de Damião Peres.

Cumpre-nos, ainda antes de prosseguirmos, um testemunho de homenagem a Alberto Vieira, nosso confrade na Academia de Marinha, historiador madeirense devotado e esclarecido, com obra de vulto sobre a História da Madeira, que recentemente nos deixou e, tanto quanto sabemos, havia sido convidado para aqui estar hoje, tendo respondido favoravelmente. Que descanse em Paz!

Na boa tradição das obras da época, o ‘Livro Segundo’ inicia-se com um capítulo dedicado à exaltação da figura do infante D. Henrique, promotor da expedição, intitulado “Do nascimento, progenie, autoridade, e costumes do Infante Dom Hanrique, que mandou descobrir as ilhas de Porto Sancto, da Madeira, e Açores”. Na longa resenha genealógica não se esquece Frutuoso de o recordar como cabeça da Ordem de Cristo, «cuia era a Vila de Lagos, e a de Sagrez». Tal referência ocorre logo no primeiro parágrafo do texto e justifica, sobremaneira, que a cidade de Lagos não tenha esquecido, no presente ano, concomitantemente, o exaltante e o exaltado, promovendo um encontro a propósito da efeméride que estamos a comemorar.

O cap. II é dedicado às fontes, cumprindo, por igual, a metodologia já então consagrada: “Do que escreve Joam de Barros do descobrimento das Ilhas de Porto Sancto, e da





Madeira; e doutras opiniões, q. delle tem outros Autores”. No que neste relata, acompanha a versão do imortal autor das ‘Décadas’ da *Ásia*, associando ao descobrimento os nomes de João Gonçalves Zarco, como figura de proa, e depois os de Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo, entrecortando o relato com alguns pormenores da sua lavra e de outros autores que cita, tal é o caso de Gomes Eanes de Zurara e António Galvão, mostrando como conhecia os seus escritos sobre a matéria, sem deixar de se referir ao «muito reverendo, e curioso Hieronymo Diaz Leite conego na See do Funchal», para além de uma breve citação de Damião de Góis. Logo aqui, introduz um breve apontamento sobre a figura do «Ingrez Machim, que desgarrado com tormenta foi ter á Ilha da Madeira, que ainda nunca fora descuberta».

A importância de uma família que se nobilitou, e cuja perenidade nos destinos do governo insular daquelas partes veio a acrescentar, justifica o cap. III, “Do princípio, e fundamento, genealogia, e fidalguia do primeiro capitão do Funchal da Ilha da Madeira João Gonçalvez o Zargo, primeiro do nome, e de seus descendentes”.

Estamos agora chegados ao cap. IV, intitulado “Da Historia mais uerdadeira e particular como o Ingrez Machim achou a Ilha da Madeira”. A este capítulo, como atrás já referimos, dedicaremos maior atenção. Frutuoso declara a fonte que segue: “[...] tudo foi relatado conforme ao que escreve o notavel capitão Antonio Galuão em hum tractado de nouos descobrimentos. Mas agora que uos quero contar mais particularidades, do descobrimento da mesma ilha como prometti, direi tambem mais uerdadeira, e particularmente, segundo outros que melhor inquirirão, e examinarão da maneira, que aconteceu esta saudosa historia chea de muitas saudades”.

Passemos então a relatar, se bem que de forma sucinta, o que corre como a ‘Lenda de Machim’, tão interessante do ponto de vista literário, neste trecho do nosso autor, como judiciosamente refere, também, Damião Peres, numa das muitas notas com que ilustra a edição do ‘Livro Segundo’ que vimos a seguir. Na corte de Eduardo III de Inglaterra, que reinou entre 1327 e 1377, um aventureiro de historicidade incerta, chamado Robert Machin, teria sido o descobridor da ilha da Madeira. Convém ter em atenção o facto de Eduardo III de Inglaterra ser o pai de João de Gante e, por conseguinte, avô de D. Filipa de Lencastre e bisavô do infante D. Henrique. Roberto Machim, como passou em português à lenda, apaixonou-se por Ana d’Arfet, donzela pertencente a uma família de elevada linhagem. Sendo ele pertencente a uma de menores costados, decidem os progenitores destiná-la a um casamento com um nobre de estirpe equivalente, o que vem a acontecer. Já depois do casamento, os amantes combinam, então, a fuga de Inglaterra, e roubada a jovem ao marido, com o auxílio de companheiros fiéis de Roberto, embarcam todos em Bristol num navio, com a intenção de passarem a França, para combaterem na Guerra dos Cem anos. A inexperiência de navegação do grupo e uma tempestade, com ventos de pouca feição e correntes marítimas adversas, fazem-nos aportar à Madeira, onde permanecem até que Ana, já debilitada pela aventura da viagem, já talvez pelo remorso, morre. Roberto não resiste à dor e morre também, dias depois. Os companheiros abandonam a ilha, movidos pela esperança do regresso à pátria. No

entanto, passam da escravidão do mar à dos homens, ao serem feitos cativos por um navio de Mouros e conduzidos ao Norte de África.

Na prisão, surge o elo de ligação entre esta primeira narrativa e uma segunda: na masmorra encontrava-se João Damores, piloto experiente, natural de Sevilha, também ele cativo, «homem experto nas cousas do mar, e sobre tudo curioso, a qual curiosidade das cousas não se acha senão nos que mais dellas entendem: porque quem não entende nada, assi como não duuida nada, não procura saber o que não duuida, e desta maneira fica ignorante, por não se saber marauilhar, e duuidar das cousas que uê, da qual admiração e duuida nasce a inquirição dellas, e da inquirição a experiencia, e da experiencia a memoria, e das muitas memorias a sciencia», acrescentou Gaspar Frutuoso, dando-nos conta, nesta passagem tão bela e genialmente construída, como pensavam os homens sábios da altura, que Camões já identificara n'Os *Lusíadas*. Que exemplo magnífico não pode deixar de representar esta reflexão sobre o significado da experiência na construção das memórias, como registo dos diferentes dados que interessam ao conhecimento, para que delas possa resultar, todas juntas, a ciência moderna nas primícias da sua estruturação tal como hoje a entendemos? Até por isto, e muito por isto, a obra do clérigo humanista açoriano merece a devida revisitação.

A segunda narrativa ocorre no cap. V, sobre “Como João Glz Zargo, andando por capitão da costa do Algarue no tempo das guerras antre Portugal e Castella tomou hum nauio de castelhanos que uinhão resgatados de Marrocos. E antre elles hum Piloto que la ouuira aos companheiros da náo de Machim como auião achado a Ilha da Madeira, e leuandoo diante del Rey, e Dom Hanrique alegres elles com esta noua os mandarão descobrir a mesma Ilha cuia sombra uirão, e temerão do Porto Sancto onde chegarão”. Um breve parêntesis se nos merece impor para que se tenha atenção ao facto de que, na época, o achamento precedia o descobrimento, tal como também se pode deduzir pela leitura atenta da *Carta* de Pero Vaz de Caminha. Por promessa e testamento do mestre de Calatrava e Alcântara, Sancho, filho de Fernando I de Aragão, «o de Antequera», resgataram-se muitos cativos de Marrocos. Reencontramos então o piloto João Damores na armada de João Gonçalves Zarco e a partir desse momento acompanhamos os navios na sua viagem de descobrimento, as calmarias, os nevoeiros e as hesitações sobre se se deveria prosseguir ou regressar. Conhecemos o discurso com que Zarco incitou os mareantes a prosseguirem a missão, e a descrição do desembarque na Madeira, reconhecendo o piloto todos os vestígios da relatada presença na ilha de Roberto e Ana, que lhe havia sido transmitida no cativoiro por alguns com quem ainda se cruzara. Com eles regressamos, no torna viagem, para assistirmos à recepção honrosa que a corte e o rei fazem a João Gonçalves Zarco, brindando-o com «muitas festas, e dando-lhe armas de sua fidalguia», tornando-o a mandar povoar aquelas terras e concedendo-lhe com a capitania do Funchal a metade da Ilha, «e com elle dous capitaes, hum de Machico com a outra parte; e outro da Ilha do Porto Sancto onde forão ter à tornada». Tudo isto é matéria tratada nos capítulos seguintes, do V ao VIII, inclusive.

Entre o capítulo IX e o L, Gaspar Frutuoso presta um serviço inestimável ao conhecimento de tudo quanto se passou no arquipélago entre a data do descobrimento e a altura em

que escreveu o ‘Livro Segundo’ das *Saudades da Terra*, como bem sabemos, correspondente a um lapso de tempo de século e meio. Os capitães, os bispos, os principais oficiais régios e as suas linhagens, os episódios de corso e pirataria por parte dos franceses, a par dos socorros recebidos do reino, bem como um inventário completo das características da região com referências geográficas, topográficas, morfológicas, florísticas, mineralógicas, geológicas, faunísticas, botânicas e pisciárias, entre outras, relacionadas com as diferentes jurisdições e milícias do território, sem esquecer o ordenamento do território, os edifícios públicos, os religiosos, os militares e os civis.

O capítulo LI, o último da obra, dedica-o ao relato “Do descobrimento das ilhas chamadas desertas, e cuias são e do que nellas ha e de alguas couzas de outras ilhas chamadas saluages”. Para além de as descrever, carreando informações análogas sobre os vários aspectos referidos para as principais, detém-se nas características do seu senhorio, vindo a esclarecer que: “Estas ilhas todas são morgado dos capitães da iuridição do Funchal por onde se pode colligir deuersse a elles a gloria deste descobrimento pois cõ estas ilhas iazerem defronte de Machiquo e muito perto delle em cõparação do Funchal todauia numqua os capitaes de Machiquo tiuerão iuridição posse ou propriedade nellas que todas são dos capitaes do funchal pella qual rezão seus descendentes se intitulam senhores dellas com iá tenho dito”.

### III - Conclusão

Ao passarmos a concluir pensamos ser importante recordar um estudo divulgado em 2013, realizado por uma equipa de cientistas liderada por portugueses, ao comparar os genes do ratinho caseiro da Madeira e dos Açores com os do Norte da Europa. Aponta este que, com toda a probabilidade, os vikings estiveram nestas ilhas, entre os anos 900 e 1050, quase cinco séculos antes da chegada dos portugueses. Todos os pormenores associados a esta investigação foram relatados num artigo publicado no semanário *Expresso*, na edição de 16 de Novembro de 2013. A tese de doutoramento de Sofia Gabriel, uma das coautoras desse artigo, levou a bióloga a estudar as sequências de ADN de 380 roedores da Madeira, Açores e Continente, que foram comparadas com mais de 1 000 sequências de animais de toda a Europa Ocidental. Curiosamente, a rainha Sílvia da Suécia, em visita oficial à ilha da Madeira, no ano de 2017, aludiu ao facto de que a presença viking no arquipélago teria ocorrido durante o século XI.

Um outro apontamento prende-se com alguns relatos da ‘Lenda de Machim’ que fazem de Roberto um escocês a servir na corte inglesa. “The Bard sighs forth a gentle episode; And gravely tells — attend, each beauteous Miss! — When first Madeira trembled to a kiss”. O episódio não escapou a Lord Byron, no seu conhecido poema *English Bards And Scotch Reviewers: A Satire*, publicado em Março de 1809. Quanto à divulgação da obra de D. Francisco Manuel de Melo, muito embora editada e reeditada em conjunto, a *Epanáfora Amorosa* cedo foi dada ao prelo como obra individual, conhecendo-se uma primeira tradução francesa, publicada pelo editor Claude Barbin, em 1671, o mesmo que havia publicado, em 1669, *Les Lettres Portugaises*,

atractivo possível para um público preparado pela leitura destas *Cartas* de sóror Mariana. Uma outra edição, inglesa, é também conhecida, traduzida a partir do francês, em 1675. Tanto quanto pudemos compulsar, até aos nossos dias, já foram editadas 12 versões da obra, em inglês, e 15 em francês. Curiosamente, na primeira edição francesa, o tradutor entendeu por bem intitular o livro *Golpes do amor e da fortuna*, cometendo ainda o lapso de esquecer o nome de D. Francisco Manuel, atribuindo a autoria do texto a Francisco Alcoforado. Conhecedores do êxito francês d'*As Cartas Portuguesas*, se bem que atribuídas, inicialmente, a Gabriel-Joseph de Lavergne, visconde de Guilleragues, certo é que tal veio a ser contrariado, entregando a autoria, como bem sabemos, a sóror Mariana Alcoforado. Coincidências! A edição inglesa de 1756, dada à estampa em Londres, por R. Griffiths, tinha por título *The affecting story of Lionel and Arabella, who, by a most unhappy accident, first discover'd the island of Madeira, ... To which is added, the dangerous voyage of Juan Gonsalvo Zarco, ... Translated, and abridg'd, from the Portuguese original. With an appendix.* A autoria era repartida entre Francisco Alcoforado e Francisco Manuel de Mello (sic). Robert passou a Lionel e Anne a Arabella.

D. Francisco Manuel de Melo, encontrando uma 'Relação' manuscrita da autoria de Francisco Alcoforado, escudeiro da Casa do Infante D. Henrique, invoca a favor deste último aquilo que viera a correr como a 'Lenda de Machim', na composição da *Epanáfora Amorosa*, redigida em 1654, e que corre como a terceira do grupo de cinco na consagrada obra. Como bem aponta Maria Luísa Leal ("Ficcional e factual na *Epanáfora Amorosa* de D. Francisco Manuel de Melo" in *Mare Liberum*, n.º 4, Lisboa, CNCDP, 1992, pp. 61-76): 'Muito se especulou acerca da existência da Relação mencionada por D. Francisco Manuel de Melo no 'Prólogo' da *Epanáfora Amorosa*, até ao aparecimento, na segunda metade do século XIX, na Biblioteca Nacional de Madrid, de um manuscrito, cópia do século XVII da Relação de Alcoforado [revelado em 1878 por Cesáreo Fernández Duro, capitão-de-mar-e-guerra da armada espanhola, no *Boletín de la Sociedad Geográfica*], sobre que dissertaram, entre nós, António Gonçalves Rodrigues, *D. Francisco Manuel de Melo e o descobrimento da Madeira (A Lenda de Machim)*, Coimbra, Eds. Bíblion, 1935, e João Franco Machado, "A Relação de Francisco Alcoforado" in *Arquivo Histórico da Marinha*, vol. I, n.º 4, Lisboa, 1936 e, já em 1960, de um outro, este do século XVI, na Biblioteca do Palácio Ducal de Vila Viçosa. Jean Fontvieille, que localizou o segundo manuscrito, depois de o confrontar com o de Madrid, sustentou ser este uma cópia do de Vila Viçosa, e ambos cópias de um original desconhecido". A leitura de Jean Fontvieille do manuscrito de Vila Viçosa foi publicada no vol. III das *Actas do Congresso internacional de História dos Descobrimientos*, Lisboa, 1961, pp. 206-222, bem como na edição fac-similada das *Epanáforas*, pela IN-CM, em 1977, em Apêndice Documental, doc. N.º 5, pp. 605-615. Também Alberto Vieira, no seu livro *Do Éden à Arca de Noé*, de 1996, reproduz em apêndice documental este mesmo texto depositado na Biblioteca do Palácio Ducal de Vila Viçosa. Para aprofundar o conhecimento da temática da lenda recomendamos a leitura da Dissertação de Mestrado em Estudos Portugueses Interdisciplinares, apresentada à Universidade Aberta por Marco Nuno de Sousa Livramento, intitulada *Machim, um herói fundador. Algumas*

*notas sobre o tratamento da lenda de Machim ao longo dos tempos.* Este trabalho encontra-se disponível na ‘net’ em <http://repositorioaberto.uab.pt/handle/10400.2/1402>

Dois outros apontamentos gostaríamos de deixar. O primeiro prende-se com o nome do piloto. Alcoforado chama ao piloto sevilhano que teria conduzido os portugueses, João Damores, nome por que também é designado em todas as outras versões, tal é o caso do ‘Livro Segundo’ das *Saudades da Terra*, excepto no texto de D. Francisco Manuel, que lhe chama João de Morales, comentando na *Epanáfora Amorosa*: “[...] a quem João de Amores chamaram erradamente alguns artigos: quiçá por quererem fazer de amores toda esta história», evidenciando conhecer outras versões da lenda.

O segundo apontamento tem a ver com o tal mestre de Calatrava e Alcântara, D. Sancho, filho de Fernando de Antequera, Fernando I de Aragão, e de D. Leonor Urraca de Castela (nascida c.1374 – falecida a 4 ou 16 de Dezembro de 1435, em Medina del Campo), conhecida nas crónicas como «la rica hembra», condessa de Albuquerque, senhora das terras do Infantado, filha e herdeira de Sancho de Castela, conde de Albuquerque e Haro, irmão de Henrique II de Castela e de D. Beatriz de Portugal, filha esta de D. Pedro I e de D. Inês de Castro. Este mestre de Calatrava era, deste modo, bisneto de um outro par de amantes desafortunados que as duas histórias parecem atrair-se no enredo da lenda!

Foi o risco da viagem marítima, em má fortuna, que propiciou a boa fortuna do encontro com o piloto João Damores ou de Morales, como lhe queiramos chamar. O infortúnio sofrido pela personagem principal da lenda, Machim, permitiu-lhe, contudo, exaltar o amor à beira da sepultura da sua amada Ana, e pedir aos vindouros para que, «se em algum tempo alli uiessem christãos, fizessem naquelle lugar huma igreja da inuocação de Christo». Como já sabemos, pouco mais viveria Machim e Gaspar Frutuoso disso nos deu conta ao escrever que por «paixam da morte de sua amiga não durou mais que cinco dias: os companheiros, que não com pouca saudade de sua companhia o enterrarão junto da sua Anna de Harfet, poserãolhe outra cruz á cabeceira, & deixando o mesmo crucifixo como Machim o posera, e estas duas sepulturas naquella terra erma por tristissimo espectáculo, saudoso, e amoroso, metterãose no batel, em que uierão da náó [...] e indo ter á costa de Berberia, foram la captiuos dos mouros, e levados a Marrocos, onde iá estauam tambem captiuos os outros companheiros da náó tão sem prazer, e sem uentura. Estes breues, momentaneos, e curtos gostos tem as grandes, e cumpridas esperanças do mundo, cujo costume, condição e natureza sempre foi, e será descarregar com mui pouco, ou nada, a que promete muito». A metafísica da saudade ganha expressão no texto em que Frutuoso nos relata a lenda. Há uma saudade imanente nos lamentos de Roberto junto da sepultura de Ana, evidenciando preocupação com a possibilidade de que a sua história de Amor, que pretendeu transmitir nos versos escritos em «hum letreiro em latim em que contaua todo o seu tristissimo sucesso», não chegasse sequer ao conhecimento de alguém mais, para além dos companheiros de infortúnio. Foram estas sepulturas que João de Morales conseguiu identificar pela descrição que lhe havia sido revelada em cativo.

Uma outra passagem, no cap. V, merece alguma reflexão se a conjugarmos com o que se pode ler no *Manuscrito de Valentim Fernandes*, sobre a participação de castelhanos, por mar, no cerco de Ceuta, cerca de três anos após a sua tomada e, por conseguinte, entre 1418 e 1419. Sabemos que D. Sancho, mestre das Ordens de Calatrava e de Alcântara, faleceu em Março de 1417, ao que se teria seguido o cumprimento do seu testamento sobre a libertação de cativos em Marrocos de que beneficiou o piloto sevilhano. Gaspar Frutuoso assegura-nos que: “[...] deixou em seu testamento, que por sua alma tirassem certo numero de captiuos de Africa: e antre elles tirarão Joam damores, e como no mesmo tempo auia guerra antre Portugal, e Castella, andaua por capitam de huma armada João Glz Zargo guardando a costa do Algarve, porque fazião nella muito daño os biscainhos, e andando assi na costa de Andaluzia, ouue uista do nauio, em que uinha de Africa Joam damores com outros resgatados, o qual alcançou e tomou”. Podemos deste modo compreender melhor o periclitante estado das tréguas entre Portugal e Castela asseguradas pelo tratado de Ayllón, celebrado a 31 de Outubro de 1411, com validade de 10 anos, a tal ponto do nosso autor não se eximir em afirmar que naquele «tempo auia guerra antre Portugal, e Castella».

Mar e Amor enleados num passado que se fez presente, mas em que no horizonte se podem vislumbrar sinais preocupantes para o futuro, face aos momentos difíceis já vividos, se bem que ainda nos primórdios da dinastia filipina, em que o autor escreve a obra em apreço. Gaspar Frutuoso não deixa de aproveitar todos os acontecimentos que relata para ir alertando. Assim acontece no cap. XXI, “Em que a verdade começa a contar a progenie e heroicos feitos de Tristam Vaz da Veiga, quinto capitam da Jurisdição de Machico, e ultimo Possuidor della, por mercê de sua Magestade do seu Conselho e General da milicia em toda a Ilha da Madeira”. Esta figura merece ao autor os maiores encómios, escrevendo: “[...] valeroso capitam, o grande Tristam Vaz da Veiga, de cujos heroicos feitos, e gloriosas vitorias está cheio o ceo e a terra desde o Japão até á China, da China a Malaca, de Malaca até ao Ganje, do Ganje até ao Tejo, e do Tejo até os derradeiros limites do mar e da terra; o qual Deos guardou no oriente de tantos perigos para com as proezas, perolas e riquezas da India Oriental, como com saudaveis drogas em nossos tempos curar, honrar e enriquecer e engrandecer esta tão enferma, pobre, desamparada e abatida Capitania (assi sabe Deos tirar de males bens, de perdas ganhos, de tormenta bonança, e de trabalhos descanços) [...]”.

Algo não se teria passado bem com Tristão Vaz da Veiga, quiçá, vítima de invejas e de intrigas na corte, traduzidas em injustiças praticadas pelos grandes em relação aos seus vasallos. Gaspar Frutuoso, neste mesmo cap. XXI, não perdoa. Terminamos, exactamente, com um trecho em que reflecte sobre o tema, sem mais comentários, dado que em nada poderiam acrescentar à genialidade do celebrado clérigo açoriano, que renunciou à mitra de Angra para se poder dedicar à compilação de uma obra monumental sobre as ilhas atlânticas, não logrando que a mesma conhecesse os primores do prelo em sua vida. Quase nos atrevemos a considerar que se antecipou ao Pe. António Vieira como precursor da parenética do imortal autor. Acompanhemos em preito de homenagem:

“Quem bem considerar as couzas humanas achará claramente quão fracas, varias, transitorias e de pouca dura e estimação sejam todas, pois no melhor tempo se acha tudo, e não fica senão hum fumo do fogo que houve, e huma obscura lembrança dellas para mayores saudades. Tudo são uns estados tão impinados, e logo postos por terra; huns principios que não tiveram cabo nem fim, com o terem logo no começo; huma fructa comida em verde que logo se murcha; humas flores da herva maravilha, que com a quentura do sol desfalece; grandes e populosas cidades, tão prestes arruinadas e assoladas; desejos insaciaveis de ambição, privança e mando, tão cedo enfatiados com a grave e perigosa doença que sobrevem, ou a morte que vem asinha; empinados pensamentos, tão abatidos e derribados com a miseria humana; altas monarchias, tão aniquiladas e desfeitas com a ligeira volta da fortuna; soberbos e alevantados edificios, tão brevemente e em pouco tempo humilhados e desfeitos; humas altas e fortes torres, com um rayo e em hum só momento abrasadas; huns castellos de vento, do ar com que se levantaram levados; hum corpo de Hercules, forças feito nada e cinza no melhor de suas vâas esperanças e fera valentia; huma Babilonia com linguagens tão diversas, confundida; hum mundo d’antes, com agoas e enchentes alagado; hum mando de Romanos, quase já esquecido; huns Imperadores logo sem imperio, e alguns captiuos de seus subditos e inimigos; humas voltas não cuidadas; huma aniquilação de quanto vemos, temos e valemos. E quem tiver olhos para ver, ouvidos para ouvir, e entendimento para entender, verá, ouvirá, e entenderá que tudo o desta vida não he outra couza senão huma estatua de vidro, que se quebra com pequena queda: ou parecendo-lhe ser de ouro ou prata, de ferro ou cobre, se lhe attentar para os pés e fundamento, lhos hade ver de fraco e quebradiço barro, que mal com estes metaes se amassa e gruda; pelo qual quebrando elle com o mais pequeno golpe ou revez da contraria fortuna, quebrão todos, convertendose tudo na fria e baixa terra de que foi composto, ou nada de que de principio foi criado. E he tanta a desventura humana que, ainda que homem se veja no tão claro espelho destas couzas e exemplos de que se está pasmando, em virando o rosto, se esquece logo de quem he, e quem foi, ou haja sido”.

Nota do autor: Um problema relacionado com a perda do ficheiro informático em que se encontravam as notas de rodapé, não permitindo recuperá-lo, em tempo útil, por forma a garantir o aparato científico desejado e requerido, levou a que se optasse pela sua inclusão no corpo do texto, violando as mais elementares regras consignadas na metodologia. Por tal motivo se apresentam as desculpas devidas à Organização e aos Leitores, solicitando a benévola compreensão.

## XV SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM O ICEA – NA ERICEIRA

### “NOS 600 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO ARQUIPÉLAGO DA MADEIRA (1419-2019)”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 11 de Maio

Senhor Professor Viegas de Freitas, mui ilustre Presidente  
do Instituto de Cultura Europeia e Atlântica.

Senhor Vice-presidente da Academia Portuguesa da História,

Senhor Comandante Mendes Quinto.

Senhores Académicos, Senhores convidados.

Cabe-me proferir algumas palavras no encerramento desta sessão conjunta, fazendo-o com o maior gosto. Em primeiro lugar, por ser a 15<sup>a</sup> vez que se cumpre o preceituado no protocolo assinado entre as nossas duas instituições em Janeiro de 2004. Não haverá muitos casos como este em que ambos temos a convicção de que não nos juntamos anualmente porque o protocolo tal preceitua, mas sim porque já se enraizou um hábito salutar de nos encontrarmos anualmente para celebrar o mar.

Depois, porque como fase preparatória para os nossos trabalhos desta tarde somos, como sempre, previamente acolhidos naquela magnífica sala de estar que a Ericeira possui - o sempre simpático Hotel do Mar - que, embora tendo mudado de nome, não deixa de continuar a ser uma excelente ponte de comando para se desfrutar da beleza e imensidão do oceano.

Finalmente, porque o tema escolhido para ser tratado este ano, a celebração dos 600 anos da descoberta do Arquipélago da Madeira, se encaixa perfeitamente nos objetivos da Academia de Marinha e do ICEA, já que o arquipélago se encontra rodeado de mar atlântico e mar europeu.

A expansão e descoberta marítima encetada pelos portugueses durante as centúrias de 400 e 500 foram importantes marcos do desenvolvimento da história europeia e mundial, servindo de arauto da modernidade que dealbava e iniciando um processo de globalização do mundo de que não se imaginavam as consequências.

Contributo fundamental para a definição da Idade Moderna e manifestação do que viria a ser um movimento europeu de expansão e conquista, os descobrimentos lusos não deixam de ser marcados de uma originalidade a que convém dar ênfase, sendo uma clara manifestação da vontade e da capacidade portuguesa em empreender tal aventura.

Como passo inicial neste processo, a descoberta e colonização da ilha da Madeira tem particular interesse na história e discussão deste tema. De facto, o conhecimento deste



conjunto de ilhas ficou a dever-se à ação da marinha e dos marinheiros portugueses, que iniciavam a exploração atlântica que os levaria em redor de África até à Índia e até às margens do continente americano, e que encontraram na Madeira um importante porto de abrigo e ponto estratégico no apoio e controlo das rotas para o Atlântico Sul.

Essa importância estratégica, conjugada com o estado virgem das ilhas, fez com que a ocupação e colonização da ilha fosse prontamente efetivada pela coroa portuguesa, tornando-se a Madeira na primeira experiência de colonização do emergente império português.

A importância estratégica rapidamente se aliou a uma relevância económica que acelerou o desenvolvimento da nova colónia, particularmente assente na exploração agrícola e na comercialização desses bens, neles se destacando o açúcar e o vinho.

Estes dois fatores conjugaram-se para criar uma experiência de sucesso, denotada pelo rápido crescimento das povoações nas ilhas, que tinham a particularidade de atraírem colonos portugueses, mas também ingleses, italianos e flamengos, o que atesta o sucesso e importância comercial tanto da ilha, como da expansão atlântica portuguesa.

A Madeira e a sua descoberta são, assim, o começo de uma saga que faz sentido celebrar, pois ela não se restringe ao arquipélago atlântico, mas estende-se ao longo de oceanos e terras alcançadas pelos navios portugueses, ostentando a Cruz de Cristo, símbolo das viagens e Descobertas de um povo que foi de marinheiros.

Escutadas que foram estas quatro excelentes conferências para nos lembrarem do que fomos capazes de fazer há seis séculos, com poucos meios, muito saber e enorme vontade, hoje com muitos meios, enorme conhecimento, mas a que só falta a vontade, termino desejando que estes encontros anuais sirvam não só para celebrar o mar, mas também para fazer renascer a vontade para o voltar a conquistar.

Muito obrigado

COLÓQUIO COM A UNIVERSIDADE DE COIMBRA INTEGRADO  
NO DIA DA MARINHA

“O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS” – EM COIMBRA

**O ESTREITO DE GIBRALTAR, CEUTA E TÂNGER  
NO ATLAS DE PEDRO TEIXEIRA ALBERNAZ**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Vasco Soares Mantas, em 17 de Maio

A publicação em Espanha, em 2003, do *Atlas* de Pedro Teixeira Albernaz, vagamente conhecido até essa data, permitiu, através de uma edição muito cuidada e enriquecida por comentários de vários especialistas de renome<sup>1</sup>, desenvolver estudos complementares centrados em particularidades da referida obra, como os contributos que nós próprios publicámos, insistindo sobretudo em aspectos históricos<sup>2</sup>. Resta ainda um enorme campo para que se desenvolvam novas e mais profundas análises do *Atlas*, no seu conjunto ou focando circunstâncias específicas do mesmo, nomeadamente estudos centrados nas ilustrações dos portos nele figurados, muitos deles pela primeira vez. Para esta comunicação, atendendo ao lema do Colóquio, decidimos elaborar algumas notas sobre a representação do Estreito de Gibraltar e das cidades de Ceuta e Tânger, cuja importância na geopolítica regional se mantem, sobretudo no cenário contemporâneo de um Estreito sempre presente na história e onde quotidianamente se mesclam tradições e desafios (Fig. 1).

Para que tenhamos uma ideia do real valor deste *choke point* no que toca ao tráfico marítimo recordamos que, por ano, atravessam o Estreito cerca de 100000 navios, movimento que uma força naval relativamente modesta ou o simples controlo das suas margens, pode prejudicar ou bloquear com alguma facilidade. Este factor estratégico é central na história do Estreito, como foi e é noutros locais, inclusivamente em Ormuz e Malaca, como bem entendeu Afonso de Albuquerque, muito antes do almirante inglês John Fisher desenvolver a sua tese sobre estes pontos

---

<sup>1</sup> Felipe Pereda e Fernando Marías (eds.), *El Atlas del Rey Planeta. La “Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos” de Pedro Texera (1634)*, Editorial Nerea, Hondarribia, 2002 (= *Atlas*).

<sup>2</sup> Vasco Mantas, *O Atlas de Pedro Teixeira e os portos do continente português nas vésperas da Restauração*, Memórias da Academia de Marinha, 38, 2008: 87-118; Notas em torno da representação da Foz do Mondego no Atlas de Pedro Teixeira Albernaz, in *Forte de Santa Catarina. Imagem de um Território*, Figueira da Foz, 2019: 10-19.

de bloqueio<sup>3</sup>, que de forma recorrente e preocupante voltam aos noticiários quotidianos. Como é evidente, a evolução dos armamentos determinou a forma possível de estabelecer o controlo do Estreito, nem sempre fácil, apesar de tudo. A posse de pontos fortes nas duas margens deste canal de cerca de 14 quilómetros de largura mínima constituiu, durante séculos, a melhor garantia de impedir ou, pelo menos, dificultar a sua travessia. Não esqueçamos, e este aspecto parece-nos particularmente importante, que o Estreito de Gibraltar apesar da sua função essencial como charneira entre realidades diferentes, por isso mesmo rodeado de uma pujante aura simbólica, cumpriu frequentemente uma função fronteiriça activa, sobretudo entre os continentes que aqui se defrontam<sup>4</sup>.

Nesta comunicação procuraremos abordar alguns dos problemas que a imagem do Estreito transmitida por Pedro Teixeira Albernaz suscita, focando sobretudo as cidades portuguesas de Ceuta e Tãnger e a evolução do seu cenário urbano, comparando-o com outras representações das mesmas cidades, anteriores e posteriores ao *Atlas*, datado de 1634. Naturalmente, acompanharemos a análise iconográfica de referências aos permanentes problemas geoestratégicos que propiciaram às duas cidades, até hoje e independentemente dos protagonistas dominantes neste ou naquele momento, uma activa história militar e política, à qual não foi estranha, a partir dos primeiros anos do século XVIII, a vigilância britânica na disputada Gibraltar<sup>5</sup>. Não faltam nesta longa história (Fig. 2), iniciada em 1415, ambiguidades e zonas de sombra, que também encontraremos nas ilustrações do *Atlas*, suficientemente explícitas para compreendermos como o projecto de edificar um *Algarve d'além mar em África*, ainda vigorosamente perseguido nos inícios do século XVI pela Coroa portuguesa, se reduzira à posse de alguns presídios de difícil e cara manutenção, o que desde logo comprova a sua inelutável necessidade.

Pedro Teixeira Albernaz, ou Albornoz, como também ocorre, nasceu em Lisboa, cerca de 1595, falecendo em Madrid no ano de 1662. A formação e toda a sua vida profissional decorreram no cenário da união dinástica e do conflito que lhe pôs fim, o que explica, pelo menos em parte, o rumo que seguiu depois de 1640. A família Albernaz conta com diversos cartógrafos, activos em várias regiões, especialmente na Península Ibérica e na América do Sul. Pedro Teixeira e seu irmão João Teixeira eram filhos de Luís Teixeira, que foi Cosmógrafo-Mor do Reino, colaborando os irmãos em vários trabalhos cartográficos, como o dos Estreitos de São Vicente e Magalhães, datado de 1621, tendo talvez integrado a expedição Nodal<sup>6</sup>.

Os dois irmãos separaram-se, permanecendo Pedro Teixeira em Espanha, onde desenvolveu prolongada actividade, em parte pouco conhecida. A Restauração de 1640 foi relativamente

<sup>3</sup> Lewis Alexander e Joseph Morgan, Choke Points of the World Ocean: A Geographic and Military Assessment, *Ocean Yearbook*, 7, 1988: 340-355; Arthur Marder, *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, Nova Iorque, 1940: 473.

<sup>4</sup> A. C. Hess, *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-century Ibero-African Frontier*, Chicago -Londres, 2010; Vasco Mantas, O Estreito de Gibraltar ontem e hoje, *Revista de Marinha*, 995, 2017: 54-57.

<sup>5</sup> Ernl Bradford, *Gibraltar. A History of a Fortress*, Liverpool, 1971; Melissa Jordine, *The dispute over Gibraltar*, Nova Iorque, 2007.

<sup>6</sup> *Atlas*: 12.

prejudicial a Pedro Teixeira, uma vez que permaneceu leal a Filipe III, o que contribuiu para o afastar definitivamente do irmão, cuja posição restauracionista pode ter sido estimulada pelo facto de ter sido preterido em 1622 no provimento no cargo de Cosmógrafo-Mor do Reino. Pedro Teixeira, pelo contrário, não só permanece em Espanha como, entre 1640 e 1642, o encontramos em Badajoz com a patente de capitão de artilharia, colaborando na campanha que se preparava contra os revoltosos portugueses<sup>7</sup>.

Um dos resultados da permanência de Pedro Teixeira em Espanha foi a elaboração da excelente planta de Madrid, publicada em 1656, a qual deve situar-se entre as melhores que deste tipo se produziram na segunda metade do século XVII, quer pela abundância de detalhes, quer pelo aspecto estético, factor importante na cartografia da época e que voltaremos a encontrar, com maior liberdade e colorido, nas ilustrações do *Atlas*, o seu verdadeiro *magnum opus*. Seja como for, a formação do autor, que deve bastante a outro grande cosmógrafo português ao serviço dos Filipes, João Baptista Lavanha, com quem Pedro Teixeira trabalhou directamente, é portuguesa, filiando-se perfeitamente no ambiente científico da família Albernaz.

A obra, da qual antes apenas se conheciam versões sumárias e relações escritas intitula-se na verdade *Descripción de España y de las Cuestas e Puertos de sus Reynos* (Fig. 3). Durante muito tempo considerada perdida, foi identificada como o *Codex Miniatus 46*, na *Hofbibliothek*, a antiga Biblioteca Imperial, actualmente *Österreichische Nationalbibliothek*, de Viena de Áustria, onde se conservam outros tesouros cartográficos históricos. Esta circunstância recorda a necessidade de pesquisar documentação portuguesa fora do nosso país não só em Espanha, mas noutras regiões da Europa que, ao longo dos séculos XVI e XVII pertenceram aos vastos domínios dos Habsburgos. Com efeito, durante a dinastia filipina muitos portugueses desenvolveram as mais variadas actividades, quer na Europa, quer nas possessões espanholas noutros continentes, e entre eles convém destacar os cartógrafos. A carreira de Pedro Teixeira Albernaz ilustra perfeitamente esta realidade. Não nos devemos admirar, portanto, pelo achado do *Atlas* em Viena, ainda que se desconheçam as circunstâncias da sua deslocação.

O *Atlas* possui 87 folios, com um total de 102 mapas respeitantes aos vários reinos peninsulares da coroa espanhola, pintados sobre velino. Ostenta hoje três numerações distintas e nalguns dos mapas falta a legenda, notando-se também a ausência de alguns brasões. A descrição do litoral tem início na fronteira basca e segue em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até à fronteira pirenaica catalã. Eram já conhecidas versões resumidas do *Atlas*, com um número muito reduzido de figuras, uma destinada ao Marquês de Legañes, D. Diego Mexía, importante figura militar da época, e outra pertença do eclesiástico português D. Jerónimo de Mascarenhas, partidário filipino que terminou a carreira como bispo de Segóvia<sup>8</sup>, além das relações escritas com a descrição das costas da Península Ibérica<sup>9</sup>, conservadas na Biblioteca Nacional de Madrid, na

<sup>7</sup> *Atlas*: 17-19.

<sup>8</sup> *Atlas*: 35-38.

<sup>9</sup> *Atlas*: 47-48.

*British Library*, em Londres, e em Viena de Áustria (*Codex Vindobonensis 5707*), intitulada *De la forma, grandeza, fertilidade y riqueza de España*, evidentemente relacionada com as imagens do *Atlas* apesar do seu título e conteúdo.

A quase nula difusão da obra, nunca impressa, deve relacionar-se com a finalidade da mesma e com o destinatário, que os editores consideram ter sido Filipe III, hipótese muito provável, o que dificulta entender o aparente secretismo que se nota na elaboração dos mapas, ou pelo menos de parte deles, ainda que não faltem dados sobre capacidade portuária, batimetria e fortificações costeiras. Muitas das imagens não foram completadas, por razão desconhecida, notando-se desfasamentos no conteúdo da informação. Por exemplo, os dados respeitantes à batimetria portuária só ocorrem nas imagens respeitantes ao litoral português, com notória exclusão do Algarve. Falta de informação ou preocupação de segurança a propósito de uma costa particularmente sensível aos ataques dos corsários, sobretudo barbarescos? Aliás, não faltam nas figuras do *Atlas* representações desses navios, não se esquecendo o cosmógrafo de indicar a pequena angra no Estuário do Arade onde se escondiam as embarcações mauritanas<sup>10</sup>.

A iconografia portuária foi elaborada recorrendo a triangulação e representação planimétrica associada a elementos topográficos e corográficos, resultando uma visão tridimensional, própria das fotografias aéreas oblíquas<sup>11</sup>. Nota-se algum convencionalismo nas representações, que nem sempre pretendem ser estritamente realistas, resultando uma imagem à *vol d'oiseau* a partir do mar, construída sobre elementos zenitais e perspectivados ou pseudoperspectivados. A execução do *Atlas*, sem dúvida por determinação oficial, obrigou a trabalhos que se prolongaram por muitos anos, aparentemente entre 1622 e 1634, trabalho que terá tomado nove anos para recolha de dados e mais três para a elaboração dos mapas e figuras.

Passemos então à análise da representação do Estreito de Gibraltar e das cidades de Ceuta e Tânger. O primeiro aspecto a sublinhar consiste no facto de a descrição do Estreito aparecer no *Atlas* integrada num anexo constituído por duas *Tábuas* especiais, a segunda figurando a fronteira pirenaica<sup>12</sup>. Esta simples circunstância demonstra de forma exemplar que o Estreito era considerado, antes de tudo, uma fronteira da Península Ibérica, uma espécie de espaço estratégico à guarda de espanhóis e de portugueses, guarda avançada da Europa face à África, mas também do permeável acesso do Mediterrâneo ao Atlântico. Sobre ele escreveu Pedro Teixeira: *Por ser el Estrecho de Gibraltar uno de los más nombrados del mundo y formar lo la tierra de España de una parte y de la otra la de África, sujeta también a España, me pareció cosa agregada a esta descripción de la costa de España*<sup>13</sup>.

Pedro Teixeira conhecia bem a área do Estreito, descrevendo encomiasticamente o penedo de Gibraltar como *la cosa mas particular y hermosa que tiene la costa de España*<sup>14</sup>, impressão

<sup>10</sup> *Atlas*: 342 [77, 52 vº].

<sup>11</sup> Raymond Chevallier, *La photographie aérienne*, Paris, 1971: 11-13.

<sup>12</sup> *Atlas*: 48, 357-358, 381 [88, 59vº ; 115, 82-83vº]

<sup>13</sup> *Atlas*: 357.

<sup>14</sup> *Atlas*: 345.

consensual, evocando todavia sentimentos contraditórios dos dois lados da linha de demarcação hoje existente. Sabemos que se ocupou da construção do *Muelle Nuevo*, a sul da cidade de Gibraltar, provavelmente em 1621, ano da vitória espanhola da *Armada do Mar Oceano* sobre uma frota comercial holandesa poderosamente escoltada<sup>15</sup>. passando depois ao estudo preliminar da construção em Ceuta de um molhe no *Puerto del Rey*, na Península de Almina, concluindo por emitir um parecer negativo, como sabemos através dos seus próprios testemunhos escritos<sup>16</sup>. Durante estes encargos Pedro Teixeira teve oportunidade de navegar ao longo das margens do Estreito, remontando provavelmente a este período parte dos elementos utilizados na cartografia da zona.

Mas os problemas existem. Na realidade, a representação cartográfica do Estreito é das menos conseguidas do *Atlas*, notando-se em especial o traçado da costa africana entre o Cabo Espartel e Ceuta (Fig. 4), com uma acentuada projecção setentrional contrária à realidade. Como explicar esta discrepância? Podemos admitir que as condições de segurança na região tenham impedido um levantamento rigoroso ou que os elementos utilizados fossem parciais ou de segunda mão, sem que nos seja possível aprofundar esta questão, desde logo sublinhada pelos editores do *Atlas*<sup>17</sup>.

Tomemos o exemplo da localização da Ilha de Perejil (Ilha da Salsa), hoje de soberania incerta e onde se verificou um rocambolesco episódio reivindicativo marroquino em 2002. A ilha está posicionada no *Atlas* muito deslocada para poente, perto de Alcácer Ceguer, que se localiza entre Ceuta e Tânger. A povoação de Alcácer Ceguer (Ksar Sghir), abandonada pelos portugueses em 1550, aparece no *Atlas* numa posição relativamente correcta, mas deslocada para o interior, bastante afastada do mar e ocupando uma posição elevada (Fig. 5), talvez inspirada no Monte Seinal, que lhe fica sobranceiro e onde se pretendeu levantar um forte pouco antes da evacuação da praça<sup>18</sup>. É difícil explicar esta incorrecção por parte do cosmógrafo, pois mesmo que não tivesse visto o local em pormenor bastaria tê-lo observado de longe, uma vez que a fortaleza fica junto à praia<sup>19</sup>, dotada de uma couraça que conduz directamente ao mar (Fig. 6), ou poderia, com facilidade, receber informações sobre a mesma.

Não podemos esquecer, todavia, que na cartografia da época é normal encontrar erros semelhantes, sobretudo em mapas que representam aspectos gerais, facultando uma informação menos precisa, tanto mais que neste caso se tratava de uma posição abandonada e de pouco valor portuário. Mas terá Pedro Teixeira corrido a costa africana entre Ceuta e Tânger para expressamente recolher informação para o *Atlas*? Sabe-se que durante alguns anos, até 1621, pertenceu

<sup>15</sup> Pedro Teixeira refere ter assistido à *ocasión del Estrecho de Gibraltar*.

<sup>16</sup> *Atlas*: 24 [*Memorial*, Archivo General de Simancas, Guerra Antigua, Leg. 1768; *Descripción geographica de algunas provincias de España*, Biblioteca Nacional de España, Ms 1802].

<sup>17</sup> *Atlas*: 381.

<sup>18</sup> Pedro Dias, *A arquitectura dos portugueses em Marrocos*, Coimbra, 2002: 64-65; Francisco Lobo, A fortificação de Alcácer Ceguer, *Pedra e Cal*, 36, 2007: 22-24.

<sup>19</sup> Pedro Dias, 2002: 55-63; Jorge Correia, *Qsar Es-Seghir: apports sur l'état de l'art et révision critique*, Braga, 2013.

à *Armada Real*, combatendo corsários no Mediterrâneo e no Estreito, circunstância que sugere terem sido recolhidos nesse período parte dos dados que utilizou na sua *Tábua* do Estreito, o que parece comprovar-se indirectamente pelo maior rigor das representações de Gibraltar e de Ceuta, onde nos primeiros anos da década de vinte se ocupou de trabalhos portuários que lhe permitiram um conhecimento muito mais pormenorizado<sup>20</sup>.

Os anos que precederam a conclusão do *Atlas* foram complicados para a Coroa espanhola, confrontada com poderosos inimigos externos e com crescentes tensões políticas internas que culminariam com a revolta da Catalunha e com o movimento restauracionista português. No Estreito, cuja segurança marítima fora atribuída a Espanha em 1552, a pirataria e o corso barbaresco e otomano continuavam a fazer sentir uma permanente ameaça sobre a navegação e sobre as pequenas povoações costeiras, não se limitando a incursões ao Golfo de Cádiz. O ataque à nau *Conceição* ao largo da Ericeira, de regresso do Oriente em 1621, por uma frota argelina de 17 navios<sup>21</sup>, e o saque da vila de Buarcos em 1626, referido por Pedro Teixeira Albernaz<sup>22</sup>, repetido em 1629, agora por corsários holandeses<sup>23</sup>, são exemplos dos muitos incidentes deste tipo que se desenvolveram no reinado de Filipe III, iniciado em 1621. Não era mais cómoda a situação da segurança em Ceuta e em Tânger, cidades praticamente isoladas e dependentes de apoio logístico por via marítima. Albernaz não se esqueceu de figurar, nas ilustrações da área do Estreito, combates com navios otomanos, que não são simples xavecos. É possível que as dificuldades que se fizeram sentir nos anos 30 do século XVII tenham levado o cosmógrafo, a ocupar-se de outros assuntos, não concluindo pormenores do *Atlas* considerados menos importantes.

Passemos então a Ceuta, cidade por onde começou a expansão africana portuguesa, ainda ditada pela lógica medieval da Cruzada e de enorme impacte na história marroquina<sup>24</sup>. Apesar das dúvidas que se levantaram sobre a manutenção e custos da mesma logo a seguir à conquista em 1415, prevaleceu todavia o seu interesse estratégico, uma vez que o pretense valor económico da praça, relevante sob o domínio islâmico<sup>25</sup>, se limitou sobretudo à actividade corsária desenvol-

<sup>20</sup> *Atlas*: 381 [fol.59-60].

<sup>21</sup> F. Contente Domingues e Maria da Conceição Reis, *Combate e naufrágio da nau Conceição (1621). Tribulações no mar e em terra*, Ericeira, 2012.

<sup>22</sup> *Atlas*: 337 [Cod. Vin. 5707, 48 vº].

<sup>23</sup> Carlota Miranda Urbano, “Piratas em Buarcos” digressão épica na oração de sapiência do P. Francisco Machado - SJ (1629) ou reavaliação dos critérios de produção literária do século XVI, *Humanitas*, 49, 1997: 227-243.

<sup>24</sup> Luís Duarte, África, in *Nova História Militar de Portugal*, 1, Lisboa, 2003: 392-408; Othman Mansouri, La prise de Ceuta et ses conséquences pour l'histoire du Maroc, in *A Conquista de Ceuta. Conselho Régio de Torres Vedras*, Torres Vedras, 2015: 115-122; Luís Oliveira e Isabel Cristina Fernandes, A conquista de Ceuta e o caminho de Jerusalém: acerca de um horizonte perdido, in *XVII Jornadas de História de Ceuta. Portugal y el Norte de Africa*, Ceuta, 2016: 27-43.

<sup>25</sup> Alessia Amato, Ceuta islamica: incrocio maritimo tra Garb al-Andalus e Mediterraneo Orientale, Secoli VIII -XIII, in *VIII Jornadas de Historia de Ceuta. Barcos, Puertos y Navegación en la Historia de Ceuta*, Ceuta, 2008: 257-271; J. Hita Ruiz e F. Villada, Medina Sabta, in *Historia de Ceuta*, 1, 2009: 200-308.

vida a partir da cidade<sup>26</sup>, cuja posse não era menos incómoda estrategicamente para castelhanos e granadinos. Outra vantagem, rapidamente confirmada, era a de funcionar como “abcesso de fixação” das forças marroquinas, empenhadas na tentativa quase permanente de recuperar esta e outras posições controladas pelos europeus. Como dissemos, em 1634 esse esforço estava concentrado, na zona do Estreito, em Ceuta e em Tânger, o que não facilitou a vida às praças portuguesas, cuja proximidade com a Andaluzia as tornou progressivamente solidárias dessa região, da qual eram, na prática, uma fronteira avançada.

Parece-nos interessante comparar as representações das cidades portuguesas do Estreito, da autoria de Pedro Teixeira, com outras anteriores, em especial as muito conhecidas gravuras inseridas no primeiro volume da obra de Georg Braun e Franz Hogenberg intitulada *Orbis Terrarum*, cuja publicação se iniciou em Colónia em 1572, na qual se inserem diversas vistas de cidades portuguesas, metropolitanas e ultramarinas<sup>27</sup>, usualmente atribuídas a Georg Hoefnagel. No caso que nos interessa não é segura a atribuição a este artista das gravuras de Ceuta e de Tânger, ainda que possam ter sido redesenhadas a partir de imagens anteriores. Quer a vista de Ceuta, quer a de Tânger<sup>28</sup>, mostram fortificações de cariz fortemente medieval, no caso de Ceuta com parte do perímetro muito mal conservado. De uma maneira geral pouco ou nada se identifica que possa corresponder a fortificações modernas, sobretudo na gravura da cidade de Ceuta. Tal circunstância sugere uma datação anterior à segunda metade do século XVI para as referidas imagens, indicando a vista de Tânger que a grande couraça do *Castelo Novo* foi construída por D. João II, o que permite considerar 1481 como *terminus a quo* para a sua construção, logicamente posterior a esta data.

A quem atribuir os desenhos originais? Como já foi sugerido<sup>29</sup>, a figura mais indicada para a sua execução parece ser o famoso Duarte de Armas, particularmente conhecido pelo seu levantamento iconográfico das fortalezas da fronteira terrestre portuguesa<sup>30</sup>, trabalho que levou a cabo em 1509. Sabemos por Damião de Góis que Duarte de Armas esteve na costa marroquina dois anos antes, empenhado no desenho da barra de vários portos, podendo ter executado os desenhos das cidades de Ceuta e de Tânger na mesma ocasião. A esta data corresponde muito bem o tipo de fortificações representadas nas gravuras da obra de Braun e Hogenberg. A missão marroquina de Duarte de Armas inseriu-se na preparação do falhado ataque a Azamor em 1508 e dele escreveu Damião de Góis: [...] *um Duarte Darmas, grande pintor, que traçou e debuxou as entradas destes rios e a situação da terra*. Sem provas seguras apenas é possível admitir a hipótese<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> G. Gozalbes Busto, Aspectos del curso en el Estrecho de Gibraltar (primer siglo de la Ceuta portuguesa), *I Congreso Internacional el Estrecho de Gibraltar*, 2, 1988: 297-308.

<sup>27</sup> Georg Braun e Franz Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum. Cities of de World* (Stephan Füssel, ed.), Colónia, 2011 (= *Civitates*). O texto acerca de Ceuta e Tânger é pouco preciso.

<sup>28</sup> *Civitates*: 123 [1572: 56, 1, 3]

<sup>29</sup> Jorge Correia, *Implantação da cidade portuguesa no Norte de África*, Porto, 2008: 42; Luísa Trindade, Desenho: discurso e instrumento, in *Patrimónios de Influência Portuguesa: Modos de Olhar*, Coimbra, 2015: 411.

<sup>30</sup> Duarte de Armas, *Livro das Fortalezas* (introdução de Manuel Castelo Branco), Lisboa, 2006<sup>3</sup>.

<sup>31</sup> Damião de Goes, *Chronica do serenissimo senhor rei D. Manoel*, Lisboa, 1749: 208.



Outra possibilidade é a de ter sido o engenheiro militar Francisco Danzilho, encarregado desde 1511 das praças portuguesas do Estreito de Gibraltar<sup>32</sup>, o autor dos desenhos originais, nomeadamente o da cidade de Ceuta, cuja proposta de reforma das fortificações enviou a D. Manuel no ano de 1514. O que a gravura inserida na obra *Civitates Orbis Terrarum* mostra, em termos de fortificações, pode perfeitamente corresponder ao estado das defesas por essa data, sem presença significativa de obras correspondentes ao tipo fortificação de transição<sup>33</sup>. Cremos que esta segunda hipótese merece mais profunda análise e não nos custa considerá-la vantajosa quanto à primeira, tanto mais que a missão de Duarte de Armas se centrou especialmente na costa atlântica marroquina. Seja como for, comparando os desenhos de Duarte de Armas com as belas figuras editadas por Braun e Hogenberg verifica-se grande diferença no traço e na precisão do mesmo.

Analisemos rapidamente a gravura de Ceuta publicada em 1572 para posteriormente sublinharmos as alterações evidentes na figura do *Atlas* de Pedro Teixeira Albernaz, talvez cerca de um século posterior à imagem transmitida por Braun e Hogenberg (Fig.7). Nesta, a área coberta pela figura é quase igual, evidenciando à direita as estruturas do Afrag ou al-Mansura, importante fortaleza palatina controlando a cidade e com grande comandamento sobre o Estreito, construção Merínida iniciada em 1328 por Abu Said, da qual restam ainda numerosos vestígios<sup>34</sup>, tradicionalmente conhecidos como *Ceuta la Vieja*. À esquerda dessa elevação nota-se a presença de várias atalhas ou fachos, antecedendo as fortificações da cidade e dos arrabaldes, na zona do istmo, pontuada de construções arruinadas testemunhando o abandono da maior parte destas áreas urbanas islâmicas. Na extremidade do istmo, à esquerda, está representada a grande fortaleza edificada por Almançor, no século X, como informa al-Idrisi<sup>35</sup>, coroando o Monte Hacho (Jebel al-Mina), e na qual existiria um farol que, sem descurar por completo a hipótese, cremos ter sido apenas uma grande torre de vigia do Estreito, para a qual alguns investigadores propõem diferente localização<sup>36</sup>.

No que toca à cidade propriamente dita, seguramente *atalhada*, apenas o castelo, junto a uma pequena angra protegida por uma couraça, mostra traços de reforma portuguesa<sup>37</sup>. No interior da muralha urbana encontram-se a Catedral, a Igreja de Nossa Senhora de África, não identificada, e a Igreja de Santiago, bem como o grande terreiro da Praça de Armas, correspondente em parte à actual Praça de África. A costa é rochosa, quase isenta de praias, sem qualquer indício da existência de fossos isolando a Medina, mesmo secos, o que constitui um problema, uma vez que são referidos, ainda que de forma algo imprecisa, por al-Ansari na descrição da cidade que

<sup>32</sup> A. Pires Nunes, *Dicionário de arquitectura militar*, Casal de Cambra, 2005: 95.

<sup>33</sup> João Campos, *Almeida. Três pontas notáveis numa estrela singular*, Almeida, 2010: 70-102.

<sup>34</sup> F. Villada Paredes e P. Gurriaran Daza (coords.), *al Mansura. La ciudad olvidada*, Ceuta, 2013.

<sup>35</sup> Al-Idrisi, *Description de l'Afrique et de Espagne par Edrisi* (trad. R. Dozy e M. J. de Goeje), Leida, 1866: 200.

<sup>36</sup> C. Gozalbes Cravioto, *Las fortificaciones de la Ceuta medieval. Una aproximación a su estructura*, *I Congreso Internacional Fortificaciones en al -Andalus*, Algeciras, 1998: 401 - 408.

<sup>37</sup> Pedro Dias, *Fortificações portuguesas, além-mar, no tempo de D. João II (1481-1495)*, in *A Arte na Península Ibérica ao Tempo do Tratado de Tordesilhas*, Coimbra, 1998: 27-32; 2002: 33-49.

redigiu pouco depois da conquista portuguesa<sup>38</sup>. Todavia, estamos convictos que os dois grandes fossos em torno da Medina correspondiam à geomorfologia do sítio de Ceuta já na Antiguidade<sup>39</sup>, ainda que modificados ao longo do tempo.

Na península de Almina, também defendida por uma muralha no sopé do Monte Hacho, igualmente fortificado, vê-se bem indicada a Capela de Santa Catarina. Dois navios fundeados, um de cada lado do istmo, poderão indicar os ancoradouros habituais, de acordo com Pedro Teixeira, assim como o bergantim no canto inferior direito da gravura talvez aluda às embarcações utilizadas na vigilância da costa. Dois dos navios representados são caravelas latinas, possível referência à presença de unidades da Armada do Estreito, que sabemos ter possuído tais navios<sup>40</sup>. Embora falhem pormenores, a localização relativa dos elementos representados é correcta, reflectindo uma informação topográfica muito razoável.

Vejamos então quais são as novidades presentes na figura delineada por Pedro Teixeira Albernaz pouco antes de 1634. Neste caso a interpretação da imagem de Ceuta é facilitada quer pela leitura do manuscrito do autor, nitidamente redigido para acompanhar o *Atlas*<sup>41</sup>, quer pela comparação com a cartografia posterior, sobretudo do século XVIII. Não esqueçamos também que a topografia de Ceuta sofreu significativas alterações a partir do século XIX, em especial no litoral a noroeste da cidade, zona onde gradualmente se construíram grandes infraestruturas portuárias<sup>42</sup>, alterando completamente a linha de costa.

A imagem delineada por Pedro Teixeira abrange uma área bastante grande, prolongando-se em profundidade para sul, indicando o Cabo Negro, a embocadura do rio Martil e a cidade de Tetuão (Fig. 8), na época o principal porto marroquino no Mediterrâneo. Longitudinalmente, de nascente a poente, o cosmógrafo representa uma zona que evoca a forma de um bumerangue, estendendo-se desde a extremidade da península de Almina, continuando pelo istmo, onde se levanta a cidade fortificada de Ceuta, e por uma parte do Campo, até junto às *Islas de Martin Vaez*, depois denominadas *Islotes del Campo*, hoje desaparecidas sob os terraplenos portuários aí estabelecidos<sup>43</sup>.

A primeira impressão transmitida pela figura, que combina desenho perspectivado, evocando uma vista à *vol d'oiseau*, com pormenores praticamente zenitais, caso da representação da cidade, é a de que estamos perante uma visão bastante mais realista e, naturalmente, de aspecto mais moderno, reflectindo a renovação permanente das fortificações a partir dos trabalhos de Benedito da Ravena e Miguel de Arruda em 1541, destacando-se desde logo os dois fossos inundados à época, o Fosso de San Filipe, ou Fosso Real, e o chamado Fosso Seco, a oriente.

<sup>38</sup> Vallvé Bermejo, Descripción de Ceuta musulmana en el siglo XV, *Al-Andalus*, 27 (2), 1962: 398-441.

<sup>39</sup> Vasco Mantas, A propósito de Ceuta: algumas questões de geografia e epigrafia antigas, *Humanitas*, 72, 2018: 89-91.

<sup>40</sup> Rui Godinho, A Armada do Estreito no século XVI, in *Colóquio Vasco da Gama: os Oceanos e o Futuro*, Alfeite, 1998: 182-190.

<sup>41</sup> Luis Zolle (transcrição), *Atlas*: 306-358 [fol. 1r-79v].

<sup>42</sup> J. Torrado López, Puerto de Ceuta. El pasaje entre continentes, in *El Estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades*, Venezuela, 2006: 30-37.

<sup>43</sup> *Atlas*: 348 [89, fl. 60].

Analisando a imagem no mesmo sentido em que o fizemos para a gravura da obra de Braun e Hogenberg podemos facilmente detectar as grandes diferenças existentes.

No extremo direito da figura encontramos, acima das desaparecidas Ilhotas do Campo, as ruínas do Afrag, bastante menos evidentes na imagem de Pedro Teixeira, mais verdadeira. As estruturas turriformes figuradas na gravura de 1572, talvez em parte túmulos monumentais islâmicos<sup>44</sup>, são agora menos visíveis na zona da imagem que cobre o Campo Exterior, onde em contrapartida são numerosos os fachos rudimentares, integrando um alargado dispositivo de alerta, desde o *Acho de Barbacote* até ao *Acho de Abajo*. Todo o sector mostra numerosos trabalhos de organização do terreno, com entrincheiramentos, estacadas, caminhos desenhados, faltando ainda as grandes obras defensivas permanentes que garantirão depois a defesa da cortina do Fosso Real e o acesso à cidade, frequentemente atacada de muito perto do lado de terra.

O fosso navegável que isolava Ceuta a poente precedia na imagem uma cortina ladeada por dois imponentes baluartes, o do Torreão e o da Couraça Alta, uma poderosa obra militar, ainda existente (Fig. 9), com uma planta em tenaz, de grande eficácia táctica, logo reproduzida noutras fortalezas ultramarinas portuguesas<sup>45</sup>. Sobre os fossos da cidade escreveu Pedro Teixeira: *Es tan angosta que la baña la mar las murallas así del lado del estrecho y septentrion como del mediodía, comonicándose estas dos mares por dos anchos fozos que la dividen así de la tierra, de la parte del mediodía, como de la que queda del levante que llaman la Almina, quedando toda cercada de la mar, los dos lados por naturaleza y los otros dos por sus fozos*<sup>46</sup>. Outro texto do cosmógrafo refere a sua experiencia pessoal em Ceuta, indicando ter atravessado embarcado o fosso ocidental: [...] *que io he pasado en la falúa Real con seis remos por banda*<sup>47</sup>.

Dois outros grandes bastiões marcam os ângulos orientais da muralha urbana, que nos flancos expostos ao mar conservam as torres medievais representadas na gravura publicada por Braun e Hogenberg. A grande praça no interior encontra-se distintamente indicada, bem como a trama dos arruamentos, sugerindo um espaço densamente ocupado, cuja guarnição, segundo Pedro Teixeira, era de 1500 homens, o qual também refere os bergantins estacionados na cidade<sup>48</sup>: *Tiene esta çiudad dos bergantines que corren la costa y se entran a dar fondo en el foço de la parte poniente de la ciudad*. Na península de Almina, onde na gravura de 1572 apenas se mostrava a Capela de Santa Catarina, vêm-se agora várias outras capelas: São Simão, Nossa Senhora do Vale e Santo António (Fig. 10).

Outras raras construções não estão identificadas, não se registando o enorme campo de ruínas dos arrabaldes orientais figurado na gravura de 1572. A toponímia não é muito rica,

<sup>44</sup> Virgilio Martínez, José Suárez e Fernando Villada, Maqabir min Sabra. Cementerios musulmanes de Ceuta en la Edad Media, in *Cementerios, necrópolis y otros lugares de enterramiento de Ceuta*, Ceuta, 2016: 50-51, 92.

<sup>45</sup> J. Barros Matos, As fortalezas abaluartadas de Mazagão, Ceuta e Diu. Implantação e relação com o território, in *Atas do XXIV Colóquio de História Militar (Nos 600 anos da conquista de Ceuta. Portugal e a criação do primeiro sistema mundial)*, Lisboa, 2016: 27-39.

<sup>46</sup> *Atlas*: 357 [fl. 78v<sup>o</sup>]

<sup>47</sup> Ramón Alvar González (ed.), Pedro Teixeira, *Compendium Geographicum*, Oviedo, 2001: 177.

<sup>48</sup> *Atlas*: 357-358 [fl. 79r]

destacando-se, a *Cala Oseixal*, a *Cala del Desnarigado*, a *Punta de Almina*, as *Islas de Santa Catalina* e o *Puerto del Rey*, onde Pedro Teixeira desaconselhou o lançamento um molhe. O cosmógrafo explica que a falta de um porto abrigado levava os navios a protegerem-se dos ventos de levante ou de poente mudando de fundeadouro, contornando a península de Almina, tal como sucedeu em 1415 com a frota portuguesa<sup>49</sup>. Esta circunstância obriga a repensar a condição de Ceuta durante o domínio português como centro naval de valor ofensivo significativo, o que, de alguma forma, é confirmado pelos fracos meios navais de que dispunha. O recuo da *Armada do Estreito* para o Algarve, ainda que podendo operar até Gibraltar quando necessário, aponta claramente nesse sentido, assim como a cedência a Espanha da responsabilidade na manutenção da segurança marítima da região, através de um acordo entre Carlos V e D. João III, um tanto desinteressado da empresa marroquina.

A análise da cartografia ceuti posterior a 1634 mostra enorme investimento nas obras de fortificação do *Campo*, reforçando a imagem de praça terrestre por excelência, destinada e capaz de sustentar prolongados cercos com pouca componente marítima, como o cerco marroquino de mais de 30 anos, terminado em 1727, ainda que no mesmo cenário tenha resistido ao ataque naval anglo-holandês de 1704. É certo que alguma desta cartografia deve ter incluído, em certos casos, obras projectadas e não concretizadas, como sucede frequentemente e se encontra referido num mapa das defesas ocidentais da cidade delineado por autor anónimo em 1723. Apesar de um tanto grosseiro, o mapa francês datado de 1727, reedição de um original de 1706 da autoria de Nicolas de Fer, é o que mostra maior concordância com o que hoje existe para lá do Fosso Real (Fig. 11).

Estes mapas permitem acompanhar o processo de transformação dos fossos, mostrando o assoreamento progressivo do fosso oriental, explicitamente indicado a propósito do fosso oriental, *parte en seco, y parte inundado*, como se lê na legenda de um mapa de Ceuta de Tomaz Lopez, de 1780, muito parecido com um de 1774 delineado por J. G. Deschermont, conservado na Sociedade de Geografia de Lisboa<sup>50</sup>. Em relação à imagem traçada por Pedro Teixeira, onde as defesas levantadas para lá dele são ainda incipientes, é interessante verificar a extraordinária semelhança com outra, transmitida por um mapa de autor anónimo (Fig. 12), datado de 1691, conservado no *Archivo General de Simancas*, representando Ceuta em 1643, mapa que Pedro Dias atribui a cerca de 1585, sem adiantar mais<sup>51</sup>. É particularmente no sector ocidental que as semelhanças se destacam, nomeadamente a *patte d'oie* de caminhos convergindo para a cidade e a meia-lua a sul do Barbacote. A orientação e a configuração geral do território são idênticas, o que dificilmente poderá corresponder a uma coincidência. Tratar-se-á da cópia de um mapa de Pedro Teixeira, uma versão simplificada do que inseriu no *Atlas*, o que é possível atendendo à data? Não nos compete analisar o enorme *corpus* cartográfico ceuti, pelo que terminamos aqui as nossas notas sobre esta questão.

<sup>49</sup> J. Gouveia Monteiro, Luzes e sombras na operação militar da tomada de Ceuta, em 1415, in *Atas do XXIV Colóquio de História Militar (Nos 600 anos da conquista de Ceuta. Portugal e a criação do primeiro sistema mundial)*, Lisboa, 2016: 109-110.

<sup>50</sup> Pedro Dias, 1998: 30.

<sup>51</sup> Pedro Dias, 2002: 46 [Mns. XXXVIII M. P. / D. XII - 78 - G. A. 1518, *Archivo General de Simancas*].

A presença militar portuguesa em Marrocos sobreviveu ao desastre de Alcácer Quibir, o que não aconteceu com a soberania nacional. O dispositivo luso foi-se mantendo, num cenário de guerra frequente cujo ritmo dependia da dinâmica interna marroquina. Arzila foi abandonada em 1589 e Mazagão manter-se-á até 1769, quando o Marquês de Pombal decidiu o seu abandono e a transferência coerciva da população para a Amazónia. A praça de Ceuta seguiu rumo muito diferente. Conhecido o movimento restauracionista, o governador Francisco de Almeida manteve a sua fidelidade a Filipe III, passando a soberania *de facto* para Espanha, em 1641, vindo a ser ratificada em 1668 pelo tratado de Lisboa<sup>52</sup>.

Esta circunstância concorreu para limitar drasticamente o interesse português pelo Estreito, tanto mais que as renovadas relações com o Reino Unido alteraram a estratégia em relação ao controlo da pirataria. A cedência de Tãnger, aos ingleses, em 1661, como parte do dote de Dona Catarina de Bragança, esposa de Carlos II, aponta claramente nesse sentido, apesar de a cidade ter resolutamente aderido à Restauração em 1643, o que lhe valeu um inopinado ataque marroquino em 1644, provavelmente para tentar aproveitar a mudança de situação. Infelizmente, como se vai comprovando no presente, nem todas as fidelidades merecem o respeito devido quando a geoestratégia se impõe, uma vez que Portugal continuava em guerra com a Espanha.

A gravura de Tãnger na publicação de Braun e Hogenberg é, como no caso de Ceuta, de autor anónimo (Fig. 13). O desenho, sobretudo no que se refere aos aspectos urbanos, parece mais meticoloso e mais bem perspectivado, em parte devido à própria topografia da cidade. No exterior, à esquerda, indica-se o local do estaleiro, com uma imponente estrutura abobadada. À direita, fora da muralha no lado do Castelo de Cima, mostram-se vestígios de construções que corresponderão a um arrabalde abandonado. A sua localização afasta a hipótese de se tratar de parte da cidade evacuada depois da conquista, *atalhada* para facilitar a defesa com um perímetro fortificado reduzido, como se vai defendendo<sup>53</sup>. Martin Elbl admite, com reservas, que a ter acontecido limitação do perímetro urbano, esta zona seria aparentemente a mais indicada para tal operação. Por outro lado, é evidente a existência de zonas desocupadas intramuros, sugerindo o seu abandono. Todavia, apesar da distorção da imagem, a hipótese de uma *Grande Tãnger*, negada por Pedro Dias<sup>54</sup>, não encontrou por ora comprovação, inclusive nos trabalhos de arqueologia urbana desenvolvidos ultimamente na área a oriente da Porta do Campo<sup>55</sup>.

A arquitectura do Castelo de Cima e do Castelo Novo é característica das construções castrenses portuguesas da transição do século XV para o século XVI. Para além do Albacar e da

<sup>52</sup> J. Castilla Soto, Algunas consideraciones sobre la lealtad de Ceuta a la Corona Hispánica en 1640, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, 1991: 125-136.

<sup>53</sup> Ana Rocha Mendes, O Castelo Novo de Tãnger: resgate da arquitectura militar portuguesa entre os séculos XV e XVII, Braga, 2017, Universidade do Minho: 27-38.

<sup>54</sup> Pedro Dias, 2002: 75-90.

<sup>55</sup> Martin Elbl, (Re)claiming walls: the fortified Médina of Tangier under Portuguese Rule (1471-1662) and as a Modern Heritage Artefact, *Portuguese Studies Review*, 15 (1-2), 2007: 133-148; *Portuguese Tangier (1471-1662). Colonial Urban Fabric as Cross-Cultural Skeleton*, Toronto-Peterborough, 2013: 111-182.

Couraça Principal, construída por D. João II, nota-se a grande torre do Castelo Novo<sup>56</sup>, muito parecida com a que se levantou em Arzila em 1509, com traça de Diogo Boitaca. No interior da cidade existe uma grande área desocupada e vê-se uma longa rua que deve identificar-se com a Rua Direita ou da Misericórdia, desenvolvendo-se da Catedral em direcção à Porta do Campo, dividindo a área urbana em dois sectores, densamente edificadas, com construções desprovidas de terraços. Entre o Castelo Novo e a Porta do Mar, sobre a praia, destaca-se o Cubelo da Ribeira, dominando um dos elementos mais característicos da iconografia antiga de Tânger, os socalcos denominados Degraus da Ribeira (Fig. 14). Tal como em Ceuta, não há instalações portuárias. Numa primeira apreciação o aspecto da cidade, nomeadamente o estado das fortificações parece superior ao de Ceuta.

Que novidade mostra, em relação à de 1572, a imagem de Tânger de Pedro Teixeira? Desde logo devemos reparar que a figura é muito mais abrangente, contrastando com a reduzida representação da cidade. Aliás, o título que encima a imagem aponta para o que é considerado mais importante: *Baia y Campo de la Ciudad de Tangar*. A pequenez da representação urbana não permite grandes pormenores (Fig. 15). O Albarcar, o baluarte da Porta do Campo e a Catedral notam-se sem dificuldade, o mesmo acontecendo com os Degraus da Ribeira. São agora evidentes estruturas militares abaluartadas, quer na muralha, quer no Castelo de Cima, resultantes das obras de renovação efectuadas na segunda metade do século XVI. A oeste da cidade são visíveis importantes trabalhos de organização do terreno e, um pouco por toda a parte, levantam-se atalaias e fachos, claro testemunho da tática de *segurar o campo*, tal como em Ceuta.

Todavia, o que mais impressiona nesta imagem, que se estende da Ponta de Tânger até um pouco para lá de Arzila e do Rio Tagadarte até ao Cabo Espartel (Fig. 16), é a rica toponímia portuguesa, ainda que algo castelhanizada, como: *Os Tres Fachos, Torre da Bobeda, Aldea dos Negros, Tierra de Juan Nunes, O Curral, Aldea de don Fernando, A Eira, Meimão, Puerto de Alonso Mendes, Aldea Alta, Aldea de Duarte Pacana, Alfarrobeira, Barroca, Oteiro de los Infantes*. Este tipo de toponímia não se encontra no Campo de Ceuta e é facilmente explicado pelo que escreveu Pedro Teixeira: *Fue antiguamente este campo seguro y poblado com muchas aldeas y cazerias de los moradores desta çiudad. Y despues se vino a perder por las continuas entradas que los cristianos y los moros azen con que fue fuerça dezenpararle por lo que se allavan mal seguros*<sup>57</sup>. Houve, sem dúvida, uma clara tentativa de povoamento em torno da cidade, destacando desta forma a diferença em relação a Ceuta, cidade fortaleza por excelência. A imagem mostra igualmente as ruínas de *Tanger Viejo*, sob a forma convencional de uma muralha torreada, de planta elíptica, indicando no extremo da baía a presença de vestígios de um estaleiro, que não deve ser confundido com aquele que se encontra junto a Tânger na imagem de Braun e Hogenberg, todavia novamente representado na gravura de Pierre Aveline, bastante fantasista<sup>58</sup>, datada de 1700.

<sup>56</sup> Pedro Dias, 1998: 40-47.

<sup>57</sup> *Atlas*: 357 [fl. 78r]

<sup>58</sup> Collection d'Anville (*Bibliothèque Nationale de France*, Paris).

Pedro Teixeira refere a existência de um molhe, que se identifica na figura do *Atlas* no prolongamento da couraça secundária do Castelo Novo, obra que ocorre, sob a forma de um quebra-mar, numa planta das fortificações de Tãnger traçado em 1655 por Leonardo de Ferrari (Fig. 17), seguramente sobre um original bastante anterior, pois na fortificação do Castelo de Cima falta ainda o Baluarte do Caranguejo ou da Avestruz<sup>59</sup>, que não deve ser confundido com outro levantado junto ao Castelo Novo<sup>60</sup>. A planta mostra um longo quebra-mar iniciado junto ao Castelo Novo e prolongando-se até à altura da Porta do Mar e outro partindo da couraça secundário da referida fortaleza. Aparentemente, o molhe britânico foi lançado acompanhando este último quebra-mar, como alguns mapas ingleses mostram. Cremos serem os restos deste enrocamento que aparecem representados junto ao molhe em construção, numa elucidativa planta datada de 1670, particularmente rica em pormenores técnicos<sup>61</sup>.

Pela mesma época, algumas das excelentes gravuras de Tãnger executadas por Wenceslau Hollar<sup>62</sup>, datadas de 1670-1673, mostram um velho molhe, quebrado e em mau estado, cujo traçado difere do que Pedro Teixeira representou, e o novo molhe em plena construção (Fig. 18), obras que, naturalmente, pouco correspondem ao que se vê no mapa de Leonardo de Ferrari. Na realidade, foram os britânicos que, com grande despesa e pouco resultado, tentaram dotar a cidade de um verdadeiro porto, de ambiciosas dimensões<sup>63</sup>. Como em Ceuta, toda a área onde estas obras se levantaram encontra-se na actualidade completamente alterada pelas instalações portuárias construídas nas últimas décadas<sup>64</sup>, as quais modificaram por completo a marginal urbana (Fig. 19).

Pedro Teixeira indica que Tãnger contava com uma força de 2500 homens, não muito diferente dos efectivos disponíveis no período inglês, circunstância que tanto pode reflectir a importância da cidade, que Teixeira considerava muito povoada, condições tácticas mais difíceis ou maior dificuldade em ser auxiliada rapidamente. Todavia, o valor estratégico da praça era significativo, pelo que por várias vezes esteve relacionada com intervenções ditadas ou facilitadas pela dinâmica interna marroquina<sup>65</sup>, o que poderá explicar melhor o interesse em manter uma custosa guarnição.

Os ingleses tomaram posse da cidade em 1661, evacuada no ano seguinte pela guarnição e pela maioria da população portuguesa, não sem que se tivessem verificado alguns conflitos. O governador britânico nomeado para Tãnger queixou-se que os habitantes, ao partir, tinham levado

<sup>59</sup> Martin Elbl, *Tangier's Qasba Before the Trace Italienne Citadel of 1558-1566: The "Virtual" Archaeology of a Vanished Islamic and Portuguese Forterress*, *Portuguese Studies Review*, 17 (2), 2009: 1-44.

<sup>60</sup> Ana Mendes: 100-106.

<sup>61</sup> E. G. Routh, *Tangier, England's Lost Atlantic Outpost, 1661-1684*, Londres, 1912: 259-260, 343-364

<sup>62</sup> G. Williams, Wenceslau Hollar in Tangier, *History Today*, 33, 1983: 36-41.

<sup>63</sup> Routh: 364 [A Draft of the Mole of Tanger, Taken in August 1670, War Office, 55, Ordnance Miscellany, 1082 A, Vol. 1784, Public Office Record].

<sup>64</sup> Saoud Abdelmalek, Port de Tanger, in *El Estrecho de Gibraltar como lugar de nuevas oportunidades*, Veneza, 2006: 44-51.

<sup>65</sup> Marcel Peyrouton, *Histoire générale du Maghreb*, Paris, 1966 : 107-111; Elbl, 2013: 7-8.

tudo o que puderam, até portas e janelas, o que parece um tanto exagerado, tanto mais que alguns deles, sobretudo militares de cavalaria, se incorporaram na guarnição inglesa<sup>66</sup>, parte da qual era constituída por antigos soldados republicanos e irlandeses católicos. Naturalmente, os residentes não gostaram da situação que lhes foi criada depois da fidelidade demonstrada à nova dinastia portuguesa e dos contínuos esforços despendidos na manutenção da cidade. Ainda assim tiveram melhor sorte que os habitantes de Mazagão em 1769, praticamente tratados como criminosos<sup>67</sup>.

Que teria sucedido se Tânger, como Ceuta, mantivesse a lealdade a Filipe III? Embora a história alternativa seja apenas uma prática interessante como exercício académico, não parece absurdo admitir a continuidade da soberania espanhola na cidade, a menos que um ataque marroquino coroado de êxito alterasse a situação. Como se sabe, apesar da insistência e da notável melhoria do armamento magrebino, não aconteceu assim e Tânger, urbe votada a abandonos, acabou por ser evacuada pelos britânicos em 1684, na sequência de um grande ataque em 1680 e do bloqueio que se lhe seguiu, procedendo antes da partida à demolição de parte das fortificações e do enorme molhe ainda em construção, que aparece como concluído em certos mapas da época<sup>68</sup>.

Na verdade, o breve domínio britânico da *Royal City of Tangier* foi marcado por graves perturbações e acabou por se revelar insustentável, ao que não foram estranhos sucessos da vida política inglesa da época. Os enormes custos necessários para melhorar a defesa da cidade (cerca de cinco milhões de libras), a desconfiança política na guarnição e a forma como foi argumento no contexto do fictício *Popish Plot* e da *Exclusion Crisis* pesaram decisivamente no abandono de Tânger, depois de recusada em 1683 a proposta portuguesa de devolução apresentada pelo Conde de Castelo Melhor<sup>69</sup>. Logo reocupada pelos marroquinos, agora sob a dinastia Alauita, a cidade conheceu depois uma história complicada e multifacetada, aureolada por um certo romantismo orientalista (Fig. 20), gradualmente valorizado pela pintura, literatura e, posteriormente, pelo cinema, o que não deixa de suscitar reacções a um certo imaginário suspeito que envolveu a cidade e que permanece frequentemente evocado ainda hoje<sup>70</sup>.

Em 1912, o Tratado de Fez estabeleceu formalmente que Marrocos ficaria na situação de protectorado, cabendo a maior parte do território à administração francesa e uma faixa a norte à administração espanhola. A cidade de Tânger, capital diplomática de Marrocos, acabou excluída do acordo, pois o Reino Unido não estava interessado em conceder o uso deste porto excelente a qualquer potência que pudesse fazer perigar a posição de Gibraltar, desde logo a França,

<sup>66</sup> Routh: 10-15; John Davis. *History of the Second, Queen's Royal Regiment*, 1, Londres, 1887: 21-23, 32.

<sup>67</sup> José Azevedo e Silva, *Mazagão. Uma cidade luso-marroquina deportada para a Amazónia*, Viseu, 2007: 126-134.

<sup>68</sup> Wenceslau Hollar e Ionas Moore, 1664, *A Mapp of the City of Tanger, with the Straits of Gibraltar* (British Museum, Ee, 2.130). Neste belo exemplar cartográfico o molhe inglês aparece paralelo ao quebra-mar ou enrocamento português. Atendendo à data só pode tratar-se da antevisão do que se pretendia construir.

<sup>69</sup> Routh: 236-246 [*British Library*, Add. Mns, 5. 752, fl. 51vº].

<sup>70</sup> Mohamed Choukri, *Paul Bowles, le reclus de Tanger*, Paris, 1997: 9; A. Pérez-Reverte, *Eva*, Lisboa, 2018. Neste romance do autor espanhol voltamos a encontrar o famoso Hotel Continental, debruçado sobre os Degraus da Ribeira.



recebendo a cidade, em 1923, um estatuto internacional<sup>71</sup>, posto em causa nos primeiros dias da Guerra Civil espanhola, em 1936, pela abusiva presença de unidades navais republicanas no porto. Apesar de Espanha ter ocupado Tãnger em 1940, o regime franquista teve reservas na sua anexação, voltando o estatuto internacional a vigorar em 1945, assim se mantendo até à restauração da soberania plena de Marrocos em 1956.

A instabilidade conhecida nos últimos anos pelos países muçulmanos da área mediterrânica, longe de encontrar solução e terreno do exercício de novas e velhas rivalidades<sup>72</sup>, a vaga quase incontrolável das migrações ilegais e os vários tráficos que cruzam o Estreito, obrigam a manter a sua vigilância, num cenário internacional francamente volátil, no qual as marinhas europeias devem afinar a sua estratégia, como actualmente o faz Marrocos ao projectar desenvolver capacidade naval submarina<sup>73</sup>. Talvez seja interessante notar que os Estados envolvidos directamente na soberania do Estreito são monarquias constitucionais, conferindo valor especial à tradição e, portanto, à simbologia. A ambígua manutenção da heráldica portuguesa em Ceuta, início e fim de impérios desaparecidos, a valorização histórica de Gibraltar como possessão britânica e a permanente reivindicação marroquina dos enclaves espanhóis (Fig.21), compreendem-se assim facilmente<sup>74</sup>.

Por todas as razões, Portugal deve considerar que o seu interesse na região não pode ser considerado um anacronismo passadista, motivado por uma espécie de curiosidade histórica ou meramente turística, mesmo que justificado pelos remanescentes patrimoniais portugueses em Marrocos<sup>75</sup>. Mais uma vez indiscutível dupla fronteira, onde pairam ameaças nem sempre obscuras, o Estreito projecta sobre o quotidiano perturbado do século XXI o peso do passado e os desafios do futuro, de que o formidável porto comercial de *Tanger Med*, muito perto de Alcácer Ceguer (Fig. 22), é já uma notável resposta a ter em conta<sup>76</sup>. Desafios pacíficos ou menos pacíficos, tão presentes hoje como no tempo de Pedro Teixeira Albernaz. Afinal, de Faro a Tãnger são apenas 146 milhas náuticas, espaço suficiente, todavia, para ainda separar dois mundos.

<sup>71</sup> Graham Stuart, *The International City of Tangier*, Stanford, 1956<sup>2</sup>.

<sup>72</sup> Recordamos o episódio do reabastecimento em Ceuta de unidades navais russas a caminho do Mediterrâneo Oriental, criticado por determinados meios e apoiado por outros, inclusive pelas autoridades locais, invocando interesses económicos.

<sup>73</sup> Desde há alguns anos que Marrocos se interessa pela criação de uma força submarina, a estabelecer no Estreito, na base de Ksar Sghir. A posse de um número razoável de submarinos pela Argélia e a evolução geopolítica da zona ditam naturalmente esta opção, sugerindo o apoio que a Armada portuguesa presta à formação de pessoal submarinista marroquino a provável aquisição de unidades de construção alemã, tipo U-209 ou U-214.

<sup>74</sup> Todos estes países enfrentam problemas políticos, internos ou externos, que podem potenciar atitudes soberanistas intransigentes quanto ao *status quo* existente. Seria interessante tentar recriar o velho conceito de *Círculo do Estreito*, pujante realidade cultural e económica da Antiguidade, associando Marrocos, Espanha, Reino Unido e Portugal numa entidade de cooperação específica para a região, inclusive no tocante à segurança do Estreito, que hoje, na realidade, apenas acessoriamente compete aos Estados ribeirinhos.

<sup>75</sup> Denise Valéro, *Petit histoire des ruines portugaises au Maroc*, Casablanca, 1952; Romeo Carabelli, *L'héritage portugaise au Maroc. Un patrimoine d'actualité*, Mutual Heritage, 2012.

<sup>76</sup> Agence Spéciale Tanger Med, *Rapport d'Activité 2016*, Tãnger, 2017

COLÓQUIO COM A UNIVERSIDADE DE COIMBRA INTEGRADO  
NO DIA DA MARINHA

“O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS” – EM COIMBRA

## **GESTÃO NAVAL E CONSTRUÇÃO IMPERIAL NA PRIMEIRA GLOBALIZAÇÃO**

Comunicação apresentada pela Doutora  
Liliana Oliveira, em 17 de Maio

No decurso do século XVI viveu-se um período de crescente poder naval em que a afirmação do poder das entidades políticas decorria, essencialmente, da capacidade de domínio de espaços marítimos. O mar era, assim, elemento de consolidação imperial, e exigia uma gestão concertada, coerente e centralizada a nível da logística naval, pois dela dependia a realização e sucesso das navegações transoceânicas. A existência de uma marinha numerosa e poderosa traduzia hegemonia e domínio dos mares<sup>1</sup>.

Entre 1481 e a 1640, a coroa portuguesa criou mecanismos de sustentabilidade e de gestão, de forma a corresponder às exigências e desafios conjunturais, originários da relação que estabelecera com o mar. Os problemas a resolver eram vários, entre eles a pirataria e o contrabando, que incitavam a um reforço da defesa naval. Por outro lado, as oscilações nos níveis de atratividade dos homens do mar para as atividades marítimas e a fuga ao desempenho dessas funções, justificáveis pelos elevados riscos e perdas navais, conduziam à escassez de efetivos humanos para a composição das frotas navais.

Perante este cenário, é nosso propósito tentar compreender de que forma a coroa portuguesa reagiu aos desafios e exigências impostas à criação e consolidação de uma estrutura político-administrativa de carácter imperial, e quais os níveis de evolução de uma hipotética política de logística naval, em estreita relação com os contextos já apresentados.

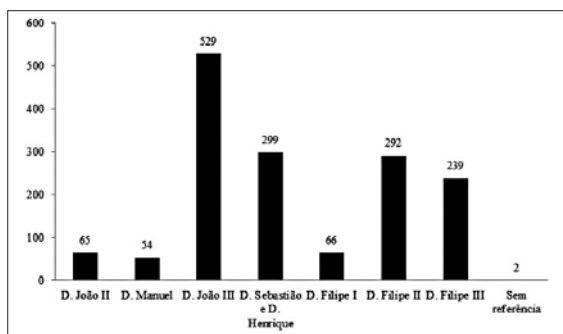
### **Produção normativa régia relativa à gestão naval: números versus contextos**

A produção legislativa que regulamentou a gestão naval, entre 1481 e 1640, parece ter sido abundante, verificando-se uma maior incidência para os reinados de D. João III, D. Sebastião e D. Henrique, e para o período filipino, nomeadamente nos reinados de D. Filipe II e D. Filipe III.

---

<sup>1</sup> Veja-se sobre isto a afirmação de Leonor Freire Costa: “uma marinha numerosa é tanto um sinónimo de prosperidade dos naturais como da celeridade de circulação de mercadorias, cujos efeitos, necessariamente, se fariam sentir no avolumar das receitas do Estado”, in *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, 1997, p. 26.

Gráfico 1. Produção normativa distribuída por reinados



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 62

A viragem na política expansionista, que ocorre no período governativo de D. João III, em consequência da conjuntura interna e externa, poderão justificar o elevado número de diplomas recenseados. Foi um período de consolidação de novos impérios, como o Império de Carlos V e o Império Otomano, que deu início a um contexto de tensões e disputas políticas pelos novos espaços, materializadas por ataques corsários e piratas, que provocaram graves problemas de defesa nos domínios portugueses. A forte concorrência que se fazia sentir no Mar Vermelho exigia reforços estratégicos, para manter a afluência comercial da Rota do Cabo. Já em África, a política era de abandono e limitação das praças dominadas, reduzindo a presença a Tãnger, Ceuta e Mazagão, na sequência das dificuldades económicas e militares de salvaguarda das praças africanas. Em oposição a este desequilíbrio das políticas imperiais africanas e orientais, surgia um novo rumo de investimento, o Brasil<sup>2</sup>.

Os reinados de D. Sebastião e de D. Henrique foram períodos de reforço dos domínios ultramarinos, em consequência das pressões francesas e inglesas, bem como da consolidação da defesa da frota naval, que levou a uma política de fomento da construção naval. As instabilidades externas e internas afirmavam-se e influenciavam as ações a tomar, marcando um tempo conjunturalmente atribulado. As fortes tensões e guerras políticas, em particular entre os Habsburgos e Valois, trouxeram problemas de maior, como a questão da unificação cristã e o combate às heresias. Epidemias, inconstância no mar por pressões alheias, a resolução dos problemas inerentes à expedição em África, a questão sucessória, a fragilidade do Estado da Índia, na sequência do trato muçulmano cada vez mais coeso e expansionista, e que levou à concessão da Rota do Cabo à exploração particular, e, por último, os maus anos agrícolas, provocaram volubilidades internas, que estes monarcas tiveram que lidar<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Luís Filipe Reis Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994; Ana Buescu, *D. João III*, Mem Martins, 2008; Ana Maria Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, 1995.

<sup>3</sup> Antonio Baños-García, *D. Sebastião, rei de Portugal*, Lisboa, 2008; Maria Augusta Cruz, *D. Sebastião*, Mem Martins, 2012; Amélia Polónia, *D. Henrique*, Mem Martins, 2005.

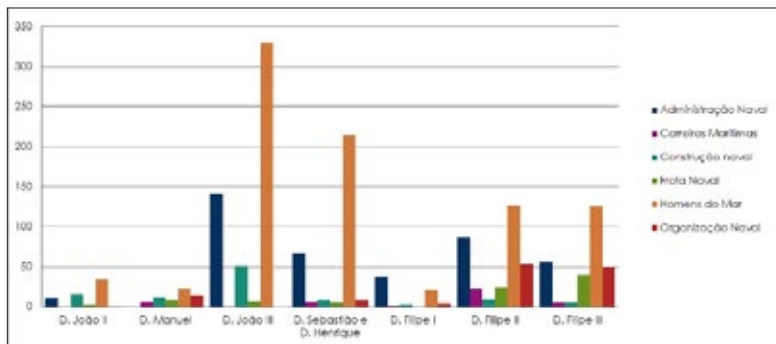
A pressão holandesa na costa brasileira e no Oriente marcou toda a governação filipina, obrigando a uma intervenção a nível do apetrechamento militar e da consolidação de uma frota naval. Em Espanha, iniciou-se uma reforma naval, com finalidade de colmatar a escassez de embarcações, que terá dotado o reino de infraestruturas militares capazes de enfrentar as disputas político-marítimas sentidas. Embora não haja registo da aplicação de uma reforma similar em Portugal, é provável que, em contexto de unificação ibérica, algumas medidas tomadas fossem neste sentido, e que poderão, em parte, explicar a produção normativa abundante<sup>4</sup>.

Uma política de sigilo que marcou o reinado de D. João II, em torno das descobertas, da ciência náutica e da construção naval, poderá fundamentar a escassa produção legislativa que se verifica neste período. No entanto, não podemos deixar de colocar a hipótese de que esta aparente escassez de diplomas promulgados esteja relacionada com um sistema de registo de informação ainda pouco estruturado. Por outro lado, por se considerar, seguindo o pensamento de Luís Reis Thomaz, de que terá sido D. João III o primeiro monarca que se posiciona como construtor de um império colonial, conseguimos compreender a falta de um posicionamento político mais estruturante a este nível quer na governação de D. João II, quer no reinado de D. Manuel<sup>5</sup>.

### Poder central e a gestão naval: normativas sobre os diferentes vetores

A ação interventiva do poder central parece não ter deixado de parte ao seu controlo qualquer dos vetores considerados como integrantes de uma logística naval, a saber, administração naval, construção e organização naval, e os homens do mar.

Gráfico 2. Deliberações promulgadas sobre logística naval



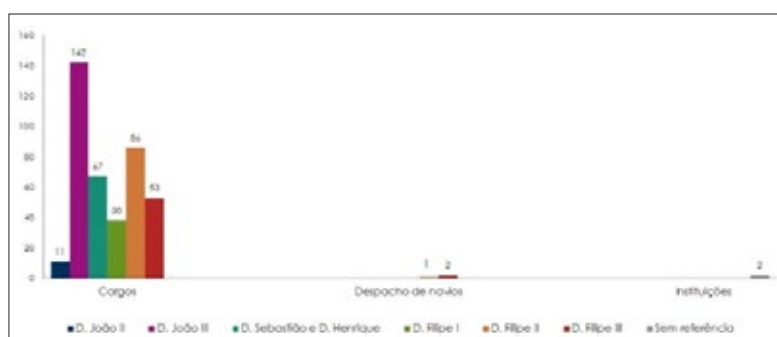
Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 62

<sup>4</sup> Jesús Varela Marcos, «La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de protección de bosques saca y elaboración de maderas para la construcción naval», Separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Coimbra, 1988, p. 121-136; Fernando Bouza, *D. Filipe I*, Mem Martins, 2013; Fernanda Olival, *D. Filipe II*, Mem Martins, 2012; António Moreira, *D. Filipe III*, Mem Martins, 2012.

<sup>5</sup> Luís Filipe Reis Thomaz, *op. cit.*, p. 167.

A complexidade administrativa do Império, quer do ponto de vista do controlo das transações comerciais, quer do ponto de vista de gestão de um domínio, implicava concretos mecanismos de controlo e manutenção, apoiados num sólido corpo de funcionários. A partir do reinado de D. João III, assistimos ao aparecimento de uma verdadeira máquina burocrática complexa, em que o elevado número de normativas referentes à concessão e nomeação de cargos e ofícios, a par da regulamentação de instituições centrais, ligadas ao Império, são disso prova. Esta intervenção é clara e reveladora de um desenvolvimento político, que foi no sentido de centralização de um poder régio regulador e outorgante de cargos e mercês.

Gráfico 3. Produção legislativa acerca da administração naval



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 64

Além disto, e olhando para uma evolução do corpo funcional ao longo dos reinados em análise, compreende-se que esta complexidade administrativa se geriu em função das imposições temporais, já que certos cargos e ofícios surgiram em momentos pontuais, como ocorre com o cargo de Provedor e Meirinho da Casa da Índia, no período filipino, revelando a mutação que as próprias instituições foram sofrendo.

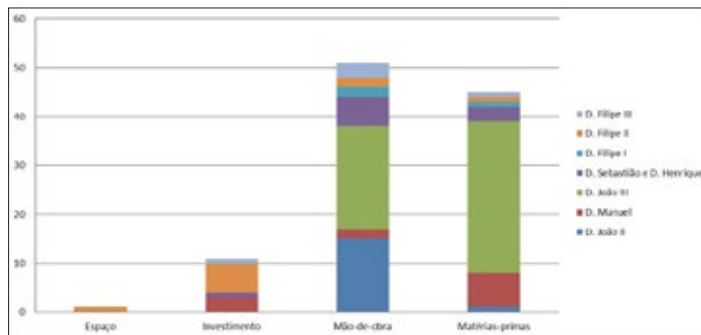
No decurso do século XV e com o alargamento do espaço geográfico nacional à Costa Africana e posteriormente, ao Oriente, dá-se um aumento da procura de navios. Em corolário, o Estado desenvolve uma ação interventiva com o intuito de incentivar a construção, não só para corresponder às exigências mercantis, mas também militares, no seguimento da ocupação e necessidade de defesa destes territórios.

As iniciativas régias de fomento da construção naval procuravam aumentar a frota mercante e o número de embarcações de elevado porte, seguindo as necessidades correlatas a um aumento das embarcações de transporte marítimo. Estas mutações permitiram a renovação da marinha portuguesa, com embarcações mais eficazes e versáteis, que correspondessem às exigências dos novos tempos, acompanhando a evolução técnica do conhecimento de construção, ao mesmo tempo que se potenciava o saber técnico prévio e se implementava um

grupo profissional – o dos construtores navais – que se distinguia pelas suas competências profissionais.

Os incentivos da Coroa neste setor passaram por uma legislação protecionista à frota naval portuguesa, em termos de fretes e por uma política de incentivo à construção, por meio de prémios, privilégios e subvenções, concedidas aos construtores e/ou proprietários navais.

Gráfico 4. Quadro normativo relativo à construção naval



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 79

O controlo e normalização do processo de construção, com regimentos normativos e deliberações em torno das matérias-primas, como proibição de corte de madeira e fomento do seu plantio, a par da regulamentação dos usos de mão-de-obra, são exemplos desta política interventiva, evidenciada com maior relevo para os reinados de D. Manuel, D. Sebastião e D. Henrique, D. Filipe II e D. Filipe III.

Da continuidade destas deliberações, é possível inferir linhas de continuidade nas políticas régias de incentivo à construção naval e à constituição de uma frota naval de maior volumetria, mas também uma continuada dependência da coroa portuguesa do empreendedorismo particular. Os prémios pecuniários e as isenções fiscais procuravam atrair investidores a um setor porventura menos atrativo, em tempos de perdas navais acentuadas, pelos elevados riscos de perda. Veja-se, sobre esta questão, aquilo que a Provisão de 1569 *Sobre as arqueações de naos e navios*<sup>6</sup> trouxe de novo.

A provisão de D. Sebastião surgiu num período conjuntural que a explica, com a introdução de novas regulamentações sobre construção e defesa naval, e com normalizações em torno da organização da navegação e dinamização da frota naval.

Como atração e incentivo à construção, a provisão estabelecia prémios pecuniários aos contratadores, sob uma espécie de escala hierárquica de prémios, em função da sua arqueação.

<sup>6</sup> *Ius Lusitaniae, Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, tomo III, p. 355-362.

A finalidade era concreta – aumentar a volumetria da frota naval e estimular o envolvimento dos particulares na construção, para composição de uma frota com embarcações privadas. Assim, às embarcações com 130t. eram atribuídos subsídios de 100 cruzados por tonelada; entre as 130t. e as 300t. cerca de 100 cruzados, com um acréscimo de 50 cruzados por cada tonelada; e para embarcações com mais de 300t., além dos valores anteriores referidos, era somado 1 cruzado por tonelada.

No seguimento desta política de fomento esteve a atribuição de subsídios iguais aos referidos a particulares que trouxessem embarcações do estrangeiro, com menos de cinco anos, embora metade do seu valor só lhes fosse ressarcido após a construção de uma nova embarcação em território nacional.

O mecanismo de pagamento destes subsídios podia ser variado – ou em espécies, com peças de artilharia, ou em monetário. Depois da embarcação arqueada, cabia ao Provedor dos Armazéns passar uma certidão que atestasse a sua volumetria, onde igualmente constasse informações como o nome do senhorio, o local de feitura, o procedimento da construção e a bitola.

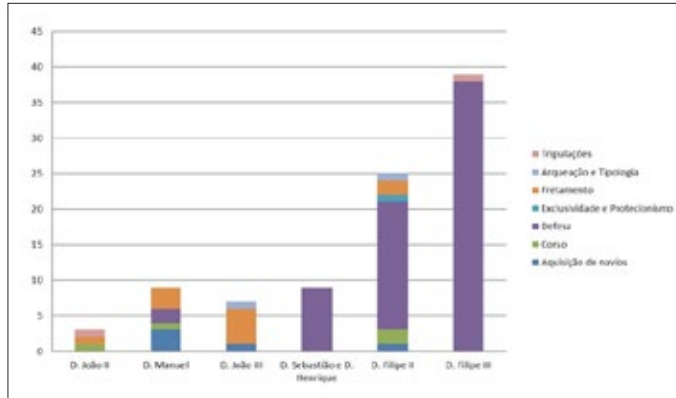
O investimento à construção naval esteve presente nas políticas régias a empreender, denunciando a falta de contingentes para a composição de uma frota naval. Em 1510 e em 1511, D. Manuel pagava a armadores pelos serviços prestados na construção de embarcações a seu pedido<sup>7</sup>, e em 1513, mostrava preocupação face ao valor de construção de uma embarcação, em Cochim<sup>8</sup>. Ordens de feitura de embarcações marcaram as normativas promulgadas por D. Filipe II e destinaram-se não só aos próprios armadores, como aos vice-reis, de forma a disponibilizarem o necessário para a construção. Por D. Filipe II foram igualmente promulgados diplomas que atribuísem capitais para a conclusão e pagamento de obras em curso, a par de diplomas que resumissem as despesas realizadas com a produção de embarcações<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> *Alvará para se dar a Fernando Gomes 600.00 réis à consta da construção da nau Graça e Nazaré*, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 9, nº 114; *Alvará para se dar a Álvaro Pimentel e a Fernando Gomes 1.238.000 réis que deviam ter para a factura de 4 naus*, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 10, nº 53.

<sup>8</sup> *Carta de D. Manuel I para Afonso de Albuquerque sobre as grandes despesas que se fizeram com as naus da Ribeira de Cochim*, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 12, nº 73.

<sup>9</sup> Veja-se alguns exemplos: *Carta d'el rei em 3 de Outubro de 1605 ao Bispo Viso Rey que dê toda a ajuda de gente e dinheiro para se concluírem 3 galeões*, BA, 51-VIII-5, fl. 92; *Carta d'el rei em 10 de Julho de 1612 ao Bispo Viso Rey que lhe mande quanto antes relações exactas e miudas de quanto custou cada huma das naos novas, que neste anno forão para a Índia entrando tudo madeira, pregadura, mão de obra, e até munições, soldos, enfim o custo desde o estaleiro à Índia*, BA, 51-VIII-5, fl. 78.

Gráfico 5. Normativas referentes à frota naval



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 112

A defesa e o controlo da navegação tornaram-se nas principais preocupações dos monarcas como D. Sebastião e D. Henrique, e que justificam a promulgação de deliberações para apresto de armadas de defesa para as ilhas e costa, e a regulamentação de artilharia a bordo, que implicaram alterações a nível da arquitetura naval, já previamente imposto pela Provisão de 1569. Igual preocupação se verificou nos reinados de D. Filipe I e D. Filipe III, com a constituição de armadas em socorro da Índia e do Brasil, respetivamente, em consequência da concorrência holandesa.

Os ataques corsários e piratas aos navios portugueses, para além de explicarem os regimentos promulgados para reforço das armadas das ilhas e da costa, legitimam a elaboração da *Lei de como ham de ir armados os navios que destes reinos navegarem*, de 1571, inclusa no *Regimento pelo qual se ordena o modo em que haviam de andar providos e armadas os navios de meus vassallos que navegassem para lugares de meus Reinos e senhorios e fora deles*<sup>10</sup>. Similar cuidado teve D. Filipe III ao determinar que os navios do Brasil andassem armados e ao promulgar o *Alvará [que] prescreve o modo de andarem armados os navios*, em 1621<sup>11</sup>.

A lei de 1571, mais do que intervir na relação entre tonelagem e tripulação a bordo, ao estabelecer que cada embarcação deveria ter dois homens por cada dez toneladas<sup>12</sup>, determinava a presença de artilharia a bordo e o devido apetrechamento das embarcações, de acordo com a sua tonelagem. Ao reafirmar a obrigatoriedade de artilharia a bordo, com a imposição de penas pesadas aos desertores, o monarca tentava contornar uma realidade presente – o abandono da artilharia na barra de Cascais.

<sup>10</sup> J. Ferreira, «Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos», *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. 30, Porto, 1967, p. 335-360.

<sup>11</sup> AR, Legislação Régia, L. 1623-1627, p. 57-60.

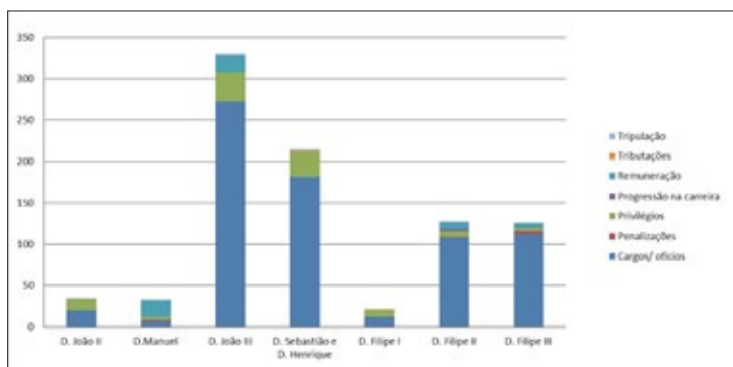
<sup>12</sup> Esta imposição estabelecia que uma embarcação de 200 toneladas deveria ter 40 homens.



As consecutivas promulgações de diplomas referentes à obrigatoriedade de artilharia a bordo, iniciado com a Provisão de 1569 e com término em 1621, com o Alvará de D. Filipe III, provam a existência de fugas à norma vigente, sendo a produção legislativa mais interventiva uma solução para este problema. O Alvará de 1621 impôs um controlo por parte da administração, ao obrigar o Provedor dos Armazéns e das Armadas do Reino a visitar as naus que partiam de Lisboa, de forma a perceber se seguiam devidamente apetrechadas.

As políticas com finalidade de criar infraestruturas que sustentassem a logística naval foram primordiais para a realização e sucesso das viagens marítimas, para a consolidação imperial e para a defesa das rotas estabelecidas. Alimentar este projeto exigia, para além de contingentes humanos que garantissem a produção, a navegação e a defesa, recursos náuticos e financeiros de investimento e para suporte das perdas.

Gráfico 6. Diplomas relativos aos homens do mar



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 118

Para conhecimento dos contingentes disponíveis no Reino havia que contar, identificar e localizar esses contingentes humanos e navais. D. Manuel, em 1515, promulgava a *Memória do número de naus de guerra, mercantis e de artilharia*<sup>13</sup> e em 1631, D. Filipe III emitia uma *Carta régia sobre o número de naus e gente que hão-de ir no ano corrente à Índia*<sup>14</sup>, continuando uma tendência iniciada por D. João III, com o censo naval de 1552.

Medidas de recenseamento dos homens de navegação que compunham as frotas foram igualmente tomadas, evidenciando o reconhecimento da dependência da coroa, desses indivíduos, à falta de contingentes humanos estáveis. No período de domínio filipino, os diplomas produzidos procuraram regulamentar, quer os procedimentos de recrutamento geral de

<sup>13</sup> ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 17, n.º 99.

<sup>14</sup> BA, Governo de Portugal 1631, fl. 87v.

homens do mar, quer os procedimentos a ter para a constituição de armadas específicas<sup>15</sup>. O geral, estrutural, e o casuístico, coexistem, entre as medidas tomadas neste período, em oposição ao período manuelino, em que prevaleciam ordens de serviço para o desempenho de funções específicas<sup>16</sup>.

O reconhecimento da importância deste grupo profissional para continuidade e salvaguarda dos interesses desejados, levou a Coroa a regulamentar as suas funções e obrigações por meio de dois regimentos: o Regimento de 1591<sup>17</sup> e o Regimento de 1626<sup>18</sup>. Ambos surgiram em contextos de necessidade e de crise, em que as atividades de navegação por si só não atraíam, multiplicando-se as fugas ao recrutamento. O Regimento de 1591 trouxe como novidade a normalização de um corpo profissional e complexificou-se com as normas estabelecidas no Regimento de 1626.

Os dois regimentos estabeleciam o recenseamento obrigatório, numa espécie de matrícula geral, destes oficiais, a existir nos Armazéns do Reino, em Lisboa. Mais importante do que saber quantos existiam, era saber quem e onde se poderia recrutar, de forma a garantir a continuidade desta mão-de-obra, conseguido com a obrigação do seu aparecimento sempre que necessário.

Estes regimentos estabeleciam regimes de aprendizagem, em que se previa o embarque de crianças a partir dos 10 anos de idade, juntamente com o seu mestre, por norma seu pai. Entre os mais satisfatórios, os mestres e marinheiros estavam incumbidos de escolher um ou dois para lhes ensinar a arte de pilotar, assumindo a designação de sotapilotos ou conselheiros.

Apesar destes níveis de intervenção, as deserções eram uma constante, pelo que, em certos momentos, se aplicava um recrutamento forçado, através dos chamados “apenamentos”<sup>19</sup>. Era uma espécie de recrutamento forçado de homens do mar e de embarcações particulares que completassem as armadas. Por ordens régias enviadas a todos os portos do Reino, os homens eram obrigados a responder e se recusassem, estavam sujeitos a duras sanções. Em períodos de “apenamentos” diminuía o número de pilotos, mestres e mareantes nos registos locais, percebendo-se nos documentos a tendência para um sub-registo dos homens do mar, em ordem a tentarem escapar a estes recrutamentos.

<sup>15</sup> Veja-se por exemplo: *Provisão de 1 de Fevereiro de 1608. Recrutamento para a armada*, Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1608, p. 218; *Carta régia de 17 de Junho de 1620. Sobre o recrutamento para a armada da Índia*, Ius Lusitaniae, Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1606, p. 168v-169v; Carta régia sobre a gente que se há-de embarcar na armada do Brasil de 1631, BA, 51-X-1.

<sup>16</sup> *Carta de D. Manuel para Jorge Pestana mandando-o servir em África com mais quatro homens na armada de que era capitão o Duque de Bragança*, ANTT, Corpo Cronológico, parte 1, maço 7, nº 93.

<sup>17</sup> Leonor Freire Costa, «Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626», *Revista de História Económica*, nº 25, 1989, p. 99-107.

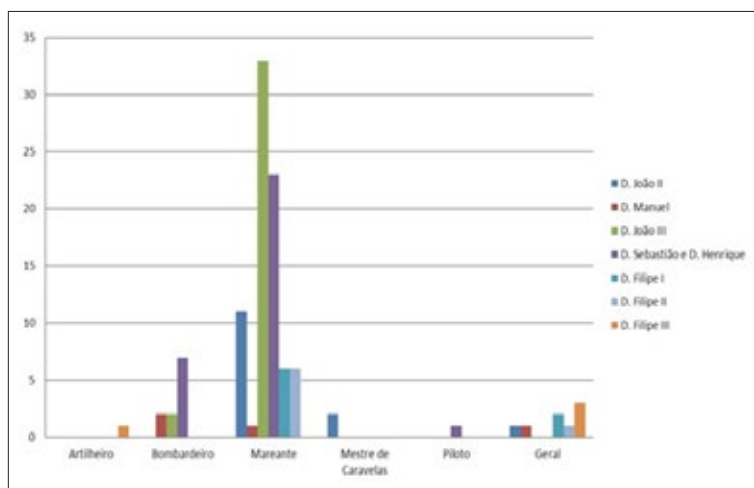
<sup>18</sup> Leonor Freire Costa, *ibid.*, p. 108-122.

<sup>19</sup> Sobre esta questão vide Amélia Polónia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, 2007, 2 vols.

A organização das carreiras marítimas exigia um corpo de navegação hierarquizado e competente para a condução das armadas, e em cada estaleiro era fundamental a existência de um corpo de elite de carpinteiros, calafates e cordoeiros, igualmente hierarquizados, que garantiam a oferta da mão-de-obra. À coroa cabia o desempenho de um papel interventor e controlador, que se verificou através de ações de promoção destes homens e das suas competências, com a concessão de privilégios, quer profissionais quer sociais, decerto para os cativar, mas igualmente de punição pelas perversões que incorriam.

Os Regimentos de 1591 e 1626 já previam benesses para os pilotos, mestres, bombardeiros, calafates, carpinteiros, cordoeiros, e outros oficiais, que fossem a favor do recrutamento. Entre estes privilégios, tinham permissão de embarque de sedas quando integrados nas carreiras da Índia, Malaca e Mina; o uso de arma durante o dia e a noite; dispensa de contribuir em obras e reparações públicas; e estavam livres de serem açoitados em público ou degredados com barço quando acusados de algum crime. A regulação de um juiz conservador que guardaria os privilégios dos homens do mar e a sua representação em casos de crime, dando apelação, demonstra uma preocupação do poder central em reforçar o cumprimento destes privilégios, de forma a assegurar aos abrangidos por estas atribuições a sua execução e, em troca, a sua garantia de serviço<sup>20</sup>.

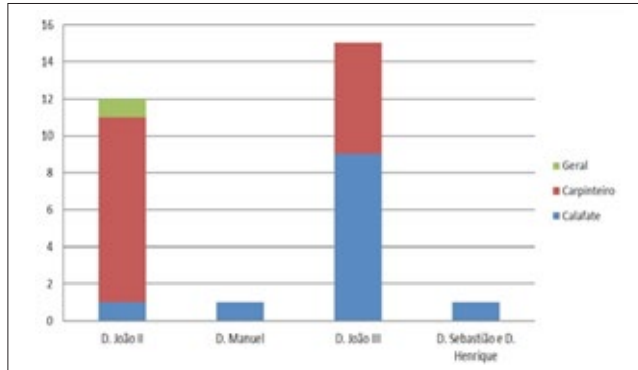
Gráfico 7. Cartas de privilégio concedidas aos oficiais da navegação



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 127

<sup>20</sup> Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 106-121.

Gráfico 8. Cartas de privilégio outorgadas aos oficiais da ribeira



Fonte: Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, 2017, p. 98

A coroa portuguesa emitiu um elevado número de cartas de privilégio para os oficiais da navegação, do que para os oficiais da ribeira. D. João II e D. João III foram os monarcas que mais favoreceram os oficiais da ribeira, ao passo que, quando falamos dos oficiais de navegação, acresce-se os reinados de D. Sebastião, D. Henrique, D. Filipe I e D. Filipe III.

Para o reinado de D. João II esta realidade justificou-se, por um lado, por se viver um período de novas descobertas e de consolidação de recentes redes comerciais que terão influenciado uma ação de fomento à construção naval, e, por outro, por uma conceção política caracterizada pela promoção deste tipo de grupos socioprofissionais, com privilégios e isenções. Uma produção legislativa abundante, nomeadamente em torno da defesa contra o corso e a pirataria, e as novas exigências aquando do alargamento dos territórios ultramarinos, como é o caso do Brasil, podem explicar a elevada produção de cartas de privilégio no reinado de D. João III.

Em períodos em que a atividade de navegação atrai por si própria, a atribuição de privilégios não é necessária, e tal verifica-se no reinado de D. Manuel. Quando a atratividade decresce, estes tornam-se necessários, com a finalidade de cativar, como ocorre no período filipino e que leva à elaboração dos Regimentos de 1591 e 1626. Notoriamente, a concessão de privilégios esteve em consonância com contextos de incentivo ou carência régia quanto à mão-de-obra.

Parece evidente que o sistema de controlo e de incentivos criado na diacronia foi decisivo para a atratividade e disponibilidade dos homens desejados. É notória a dependência do poder central destes efetivos e do seu saber, para sustentar as rotas comerciais e a defesa naval.

## Conclusão

Em termos de conclusão, a produção normativa, ou a simples intervenção régia em matérias de logística naval, parece ter sido, em grande medida, reativa, isto é, tratou-se de uma reação/ adaptação às mutações e aos desafios conjunturais.

Apesar de se esperar que a política régia seguisse um planeamento, norteado por medidas de continuidade, na senda de uma política coerente e concerta, o que se verifica é uma descontinuada intervenção régia e um ausente planeamento nas políticas a empreender.

Contudo, podemos verificar que coroa portuguesa não foi passiva em todos os contextos, assumindo uma atitude pró-ativa, que poderá ter sido determinante no alcance daqueles que foram os sucessos da empresa expansionista. A este nível, as políticas de promoção e de incentivo foram a melhor estratégia empreender, já que permitiram atrair investidores à construção naval, através dos incentivos, isenções e concessão de privilégios, e de captar contingentes para as carreiras marítimas. É certo que esta intervenção funcionou essencialmente em períodos de crescimento e de expansão, e provavelmente, não foi capaz de reverter indicadores de perda e de recuo da afirmação marítima. Tal só prova aquilo que temos vindo a afirmar – a consciente dependência da coroa portuguesa da iniciativa privada, que tanto necessitava de captar.

Por outro lado, parece ser claro que criou um aparelho administrativo e um corpo de funcionários, em mar e em terra, que se complexificou ao longo dos reinados, e que estava diretamente dependente do provimento e do financiamento régio.

Da análise realizada em torno das posições normativas régias sobre o setor da logística naval deixamos questões em aberto, somente possíveis de responder com estudos mais profundos a cada vetor. Uma delas parte pela dificuldade de compreender se a complexificação normativa e os crescentes investimentos legislativos que se verificam, se devem unicamente às conjunturas vividas, ou se são o resultado de uma díspar posição política, que passa por um “Estado” mais interventivo e regulador. Isto aplica-se em particular ao reinado de D. João III, apontado por alguns como o monarca português que, de facto, inicia a construção de um estado moderno em Portugal, ou aquele que concebe, pela primeira vez, um projeto colonial.

## **Bibliografia**

- BAÑOS-GARCIA, Antonio, *D. Sebastião, rei de Portugal*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2008
- BARROS, Amândio, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Lisboa, Academia de Marinha, 2007
- BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Temas e Debates, 1998, 5 vols
- BOUZA, Fernando, *D. Filipe I*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2013
- BOXER, Charles, *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 2012

- BUESCU, Ana, *D. João III*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2008
- COSTA, João Paulo Oliveira e, «Os Capitães-mores das Armadas da Índia no reinado de D. João III», *A Carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *D. Manuel I*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2005
- COSTA, Leonor Freire, «Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626», *Revista de História Económica*, nº 25, 1989, p. 89-125
- COSTA, Leonor Freire, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia Historica, 1997
- CRUZ, Maria Augusta, *D. Sebastião*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2012
- DOMINGUES, Francisco Contente, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empírica na arquitectura naval dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Tribuna da História, 2008
- FERREIRA, Ana Maria, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Historica, 1995
- FERREIRA, J., «Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos», *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. 30, Porto, 1967, p. 335-360
- FONSECA, Henrique Alexandre da, *Contribuição para o estudo das características das naus e galeões dos séculos XVI e XVII. Ordenações Filipinas de 1607 e 1613*, Lisboa, Academia de Marinha, 1992
- FONSECA, Luís Adão, *D. João II*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2005
- FUSARO, Maria, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean*, UK, Cambridge University Press, 2015
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990
- GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António, *Naufrações e outras perdas da «Carreira da Índia» séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998
- MATOS, Artur Teodoro de Matos, «As Carreiras da Índia e das Índias no século XVI: Esboço de um estudo comparativo», *A Carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, p. 13-21
- MATOS, Artur Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Instituto Cultural de Macau, 1994
- MATOS, Artur Teodoro de, *A Armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990
- MAURO, Frederic, *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, Lisboa, Estampa, 1989, 2 vols
- MOREIRA, António, *D. Filipe III*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2012
- MOREIRA, Manuel, *Os Mareantes de Viana e a construção da Atlantidade*, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo, 1995
- MURTEIRA, André, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês (1595-1625)*, Lisboa, Tribuna da História, 2012
- OLIVAL, Fernanda, *D. Filipe II*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2012

OLIVEIRA, Liliana, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Porto, Citcem; Edições Afrontamento, 2017

POLÓNIA, Amélia, «Indivíduos e redes auto-organizadas na construção do império ultramarino português», in Álvaro Garrida; Leonor Freire Costa; Luís Miguel Duarte, *Estudos em Homenagem a Joaquim Romero de Magalhães*, Coimbra, Almedina, 2012, p. 349-372

POLÓNIA, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007, 2 vols

POLÓNIA, Amélia, *D. Henrique*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2005

THOMAZ, Luís Filipe Reis, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994

VARELA MARCOS, Jesús, «La pretendida reforma naval de Felipe III: la política de proteccion de bosques saca y elaboracion de maderas para la construccion naval», Separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Coimbra, 1988, p. 121-136

COLÓQUIO COM A UNIVERSIDADE DE COIMBRA INTEGRADO  
NO DIA DA MARINHA

“O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS” – EM COIMBRA

**O IMAGINÁRIO PORTUGUÊS NA OBRA DE  
HERMAN MELVILLE – BREVE APONTAMENTO**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Mário Avelar<sup>1</sup>, em 17 de Maio

No ano em que se assinala o bicentenário do nascimento de um dos maiores escritores americanos, Herman Melville, considereei dever tomá-lo como foco desta minha intervenção. Se, por um lado, me sinto profundamente honrado pelo convite que me foi endereçado para participar num tão solene evento, por outro, não deixo de sentir que a minha presença aqui, ao convocar o domínio da estética literária, exigia uma imersão em espaços insólitos; isto é, sendo este o dia da Marinha portuguesa, porque não, em vez de me centrar num ou vários autores nacionais, abordar um escritor estrangeiro?

O processo de descentração que vos proponho pretende, deste modo, evidenciar o impacto, amiúde desconhecido entre nós, de feitos históricos e estéticos que participam da nossa memória colectiva, em horizontes exógenos.

A minha reflexão ergue-se, assim, em torno de dois vectores: o da reminiscência de eventos pretéritos, e o da presença de topoi da cultura portuguesa na obra narrativa e poética de Herman Melville, um autor que sistematicamente tomou a vida no mar como núcleo da sua elaboração criativa.

Antes de prosseguir, importa deixar bem claro que esta última dimensão, a da presença de *topoi* da cultura portuguesa na obra de Herman Melville, foi já extensivamente escalpelizada por George Monteiro, docente na Universidade de Brown, em “Poetry and Madness: Melville’s rediscovery of Camoens in 1867”, um ensaio vindo a lume, na prestigiada revista *The New England Quarterly*, nesse já distante ano de 1978, e posteriormente por ele retomado num livro de 1996, *The Presence of Camões – Influences in the Literature of England, America and Southern Africa*.

Distinta será, todavia, a minha abordagem.

Interessa-me observar, num primeiro instante, em que medida um solo histórico, cultural e literário exógeno, o português, foi relevante para a meditação estética e existencial de Herman Melville, e, num segundo instante, de que modo esse solo desponta, num exercício

---

<sup>1</sup> Membro da Academia de Marinha. Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa



marcado pela mnemosine, em derradeiros instantes da sua obra. Este último aspecto será ilustrado através de traduções minhas de poemas de Herman Melville, um dos quais vindo a lume há precisamente dez anos, sob a chancela da editora Assírio & Alvim, na obra *Herman Melville – Poemas*, com selecção, tradução, anotação e introdução minhas, e de uma outra tradução feita expressamente para esta ocasião.

Ainda antes de progredir, devo antecipar uma questão que provavelmente colocareis: afinal com que conhecimento, e, conseqüentemente, legitimidade, tomou Melville a vida no mar como solo criativo? Terá decorrido isto de um conhecimento adquirido por procuração, através da leitura de obras históricas ou literárias específicas sobre este tema, ou de uma experiência pessoal? Trata-se, com efeito, desta última vertente, a experiência pessoal, experiência essa que Melville, sempre inquieto face ao sentido da existência, problematizou a partir de uma reiterada prática de leitura.

Em 1839, alguns dias antes de fazer vinte anos, o nosso autor fez a sua primeira viagem por mar, entre Nova Iorque e Liverpool, no St. Lawrence, um navio da marinha mercante. Esta experiência seria por ele revisitada numa obra publicada dez anos mais tarde, *Redburn: A sua primeira viagem*. No ano seguinte, após ter viajado pelo Mississippi, ou seja, naquele que era então um espaço não longe da fronteira, encontramos-lo em New Bedford, onde se alistou no baleeiro Acushnet. A viagem iniciada a 3 de Janeiro de 1841, levá-lo-ia, desde logo, às Baamas, seguindo-se o oceano Pacífico. Após a passagem do Cape Horn, visitou as ilhas Galápagos, o que lhe serviu de inspiração para o conto intitulado *As Encantadas*, obra que serviu de inspiração ao realizador Carlos Vilardebó, para *As Encantadas*, o filme de 1965, protagonizado por Amália Rodrigues no papel de Hunila, e as Marquesas, onde, a 9 de Julho, desertou na companhia de um tal Toby Green que mais tarde seria por ele evocado num poema através da designação Ned Bunn.

Os eventos então vividos, nomeadamente no seio de uma comunidade de canibais, serviriam de experiência para o seu primeiro romance, *Typee*. A esta experiência se deve uma declaração sua numa carta a Nathanael Hawthorne, outro escritor que tanto admirava e a quem dedicou *Moby-Dick, ou a Baleia*: “Pense nisso! Passar à posteridade já é suficientemente mau; mas passar à posteridade por ter sido ‘um homem que viveu entre os canibais!’”

A 9 de Agosto embarca no baleeiro australiano *Lucy Ann* rumo ao Taiti. Porque não importa alargar-me nos detalhes destas viagens que irão inspirar o seu segundo romance, *Omoo*, vindo a lume em 1847, refiro apenas que a 20 de Agosto se alista na fragata *United States*, para uma viagem que terminaria a 3 de Outubro e que estaria na base do seu quarto romance *White-Jacket*, publicado em 1850. Recordo George Monteiro que, em 1844 quando servia nesta fragata, tomou contacto com o comandante Jack Chase que lhe deu a conhecer *Os Lusíadas* de Camões, obra que Chase recitava em português aos seus camaradas, e a quem dedicou a novela póstuma *Billy-Budd - Marinheiro*. Foi Chase que levou Melville à leitura da tradução de *Os Lusíadas* da autoria de William Mickle, *The Lusiad; or the Discovery of India*. (Monteiro 561)

Devo esclarecer que não importa reproduzir neste momento as convocações desta obra por parte de Melville. Será, todavia, pertinente referir que ela muito contribuiu para a sua identificação de instantes épicos na História ocidental. Considerava ele que a epopeia do presente, do seu presente, o de meados do século XIX, era a vivida pelos baleeiros que, partindo de Nantucket, cruzavam os mares. Ainda na sua opinião, a epopeia que a precedera fora a vivida pelos marinheiros portugueses durante os séculos XV e XVI. Os baleeiros emergem, assim, para Melville, como herdeiros de uma tradição na qual os portugueses constituem um capítulo singular.

Importa igualmente ter presente o facto de Melville não encarar aquilo que podemos designar realidade factual como algo de intransitivo; por exemplo, a tartaruga das Ilhas Encantadas, com a sua carapaça negra cobrindo a parte branca do corpo do animal, funcionava, para ele, como um emblema de uma existência dual, quiçá gnóstica, a de um mundo constituído pelo lado negro e pelo lado branco, signos respectivos do Mal e do Bem, em que o lado negro prevalecia, isto é, em que o Mal predominava.

Andrew Delbanco, no seu estudo biográfico sobre o criador de *Moby-Dick*, retoma esta meditação melvilleana sobre o ser e o parecer, sobre a aparência das coisas, expandindo-a através de uma outra convocação de referentes portugueses: “ele falava, por exemplo, da tendência das pessoas para confundirem as suas perspectivas parciais com verdades universais, como quando Magalhães nomeou o oceano ‘Pacífico’ porque o mar estava calmo no dia em que ele cruzou os estreitos.” (Delbanco 260)

A epopeia portuguesa, que Melville evoca em diferentes instantes da sua obra e através de intervenientes vários, participa assim de uma ampla e profunda meditação sobre o lugar e a eventual função do indivíduo no espaço e no tempo; evocação essa que inclui tanto referências factuais, como derivas especulativas, eventualmente epistemológicas ou teológicas mesmo.

Identifiquemos, portanto, a singularidade das convocações de um imaginário português em *Moby-Dick*.

Começemos pelas factuais.

A propósito das tripulações que integravam aquelas demandas, escreve ele em “Cavaleiros e escudeiros”, o capítulo 27 de *Moby-Dick*: “Não é pequeno o número destes marinheiros baleeiros que pertence aos Açores, onde os navios baleeiros de Nantucket que se dirigem para distantes margens frequentemente tocam para aumentar as suas tripulações dos camponeses resistentes daquelas costas rochosas.” (Melville 195) Será, deste modo, lógico que marinheiros portugueses, nomeadamente açorianos, integrem esse microcosmo, símbolo do *melting pot* americano, que é o Pequod, o barco comandado por Acab. É, aliás, curioso o facto de no capítulo 20, “Meia Noite, Castelo da Proa”, Melville identificar um marinheiro português e um marinheiro açoriano, como se duas nacionalidades se tratassem. Ora, Melville não o faz por ignorância mas sim por aquela obsessão tão americana, dir-se-ia, de identificar as singularidades identitárias que faria dos açorianos, desde tempos mais remotos, um segmento tão relevante da presença portuguesa nos Estados Unidos.

A par desta presença factual uma outra, subliminar ou simbólica, se evidencia. Surge esta, por exemplo, na capítulo 41, intitulado “Moby-Dick”, onde Ismael, o narrador, evoca: “Prodígios míticos, como o de um lugar na montanha da Serra de Estrela [*Strello mountain*](perto de cujo cume se dizia haver um lago em que destroços de barcos vinham à superfície)”. (Melville, 284)

Noutro fragmento, mais adiante, no capítulo 58, aquela dimensão simbólica adquire uma ênfase mítica quando surge no contexto de uma narrativa das origens do mundo, num contexto cristão, claro, o do dilúvio: “O primeiro barco de que lemos, flutuava num oceano, que com a vingança portuguesa fez submergir um mundo inteiro sem deixar sequer uma viúva. Esse mesmo oceano voga agora; esse mesmo oceano destruiu os navios naufragados do ano passado. Sim, ó tolos mortais, o dilúvio de Noé ainda persiste; dois terços deste belo mundo ainda é por ele coberto.” (idem 422)

Aliás, não será displicente o facto de a narrativa de Jonas que, como parábola, surge no início da narrativa através dessa personagem que a adaptação cinematográfica de John Huston consagrou através de Orson Wells, seja retomada já não muito distante do final do romance no capítulo 83, “Jonas considerado historicamente”. Adianta Ismael que: “por um padre católico português, essa mesma ideia de Jonas indo para Nínive através do Cabo da Boa Esperança foi apresentada como uma ampliação do sinal do milagre geral.” (idem 558)

Quando em 1888, à beira dos setenta anos e sensivelmente três décadas após ter abandonado a prosa e de se ter dedicado à poesia, Melville publica o seu terceiro e penúltimo livro de poemas antes da sua morte, *John Marr and Other Sailors*, será a memória dos tempos de juventude que então revisita. Este é, na verdade, um livro que emerge como escuta do silêncio a partir da qual, nas veredas da memória, o protagonista – alterego do autor - reencontra a sua humanidade.

Antes de esclarecermos o contexto formal deste livro, sinalizo a relevância que o silêncio ali assume. Nesse sentido ser-nos-ão úteis as palavras de Enzo Bianchi, o autor de *Para uma ética partilhada*:

... faz-se cada vez mais urgente a exigência de que cada pessoa reencontre a sua humanidade através da redescoberta do silêncio e a aprendizagem da antiquíssima arte de “escutar o silêncio”. Tarefa que decerto não é simples, se já Heraclito definia os seus semelhantes como “incapazes de escutar e de falar”. Desde então talvez tenhamos a impressão de ter dado passos em frente na capacidade de falar, mas quanto à escuta parece que voltamos séculos para trás. Precisamos de uma pedagogia da escuta, que só pode começar do silêncio. Sim, “escutar o silêncio” pode parecer uma incongruência, mas é antes a chave que abre o mundo da escuta autêntica e da compreensão daquilo que se sente. (Bianchi 2019)

“A chave que abre o mundo da escuta autêntica e da compreensão daquilo que se sente.” É no silêncio de uma planície a perder de vista, algures numa fronteira também já perdida no tempo; de uma planície, cuja vegetação, no seu ondular, lhe evoca o mar de outrora, que John Marr – um eco do português “mar”? - escuta as vozes emergindo do passado. Daí também a

nostalgia face a um tempo perdido que apenas a memória poética permite recuperar, como fica claro na pergunta: “Onde está o mundo que navegámos, Ned Bunn?” (295)

Ora através de longos monólogos dramáticos, ora através de poemas mais breves, ali se configura uma vez mais um imaginário pontuado pelas evocações portuguesas: a referência à ilha da Madeira e a um barco chamado Santa Clara em “Bridegroom Dick”; as reminiscências algo irónicas do português no nome de um comandante - Comander All-a-Tanto (278); a evocação do cabo das Tormentas, em “Ao Mestre do Meteoro” (292) - numa brevíssima digressão, devo assinalar que o Cabo da Boa esperança é por ele ainda redenominado Cabo das Tempestades (Monteiro, 1996: 165); e a Vasco da Gama em “Cruzando os Trópicos”. Pela relevância que assume esta referência enquanto forma de sugerir algo que todo a generalidade dos marinheiros experimentou - o sentimento de ausência, aquilo que nós chamamos saudade, face a quem, em terra, aguarda pelo seu regresso-, leio-vos este poema na tradução que dele fiz, e que, como mencionei no início, integra a minha tradução de poemas de Melville publicada pela Assírio & Alvim:

Quando a Estrela Polar se afunda  
A Estrela do Sul ergue-se nos céus;  
Mas perder-te a ti, meu amor, minha luz,  
Oh, noiva por uma só noite de núpcias,  
Tua perda alegria alguma recompensa.

Amor, amor, os Ventos Alísios impelem à popa,  
E a ti, de ti, constantes memórias trazem.

Durante o dia o mar azul e prateado  
E o som das águas suavemente soprado –  
Nem estas, nem as estrelas do Gama a mim  
Prazer concedem, pois ainda a ti  
Desejo como o Gama a terra desejou.

Anseio, anseio, pelo regresso anseio,  
Meu coração voga vigilante para o teu seio.  
Quando, golpeados pela oblíqua chuva enregelada,  
Nos precipitamos onde os confins do mundo bramam,  
Se as rosas o teu alpendre enfeitam,  
Não feneça o teu coração por mim  
Quando navegando cruzo esses terríveis confins.

Oh, amor, oh, amor, quão vastos estes oceanos:  
Amor, amor, parece que da morte nos apartamos!” (Melville 53)

Naquele que será o seu derradeiro romance, conhecido apenas postumamente, *Billy Budd - Marinheiro*, é ainda a este imaginário marítimo português que Melville recorre para sugerir uma atmosfera disfórica do presente: “Para os nossos avós, para os mais medievos, o espírito desta época aparecia-lhes como a figura do Gigante Adamastor de Camões: um eclipse ameaçador cheio de prodígio e mistério.” (*Billy-Budd* 44)

Antes de concluir devo recordar que Melville deixou dois outros textos póstumos centrados no autor de *Os Lusíadas*: “Camões (antes)” e “Camões no hospital (depois)”. No primeiro destes poemas, “Camões (antes)”, Melville enfatiza aquele que seria um insistente apelo interior à criatividade que faria mover o épico português contra aqueles que persistiriam em ignorá-lo; tal como o poeta americano talvez, na sua inquietude que Hawthorne nele identificara quando com ele se encontrara em Liverpool décadas antes: “É estranho como ele persiste – e tem persistido desde que o conheço, e provavelmente muito antes – em andar de cá para lá nestes desertos, tão solitários e monótonos quanto as areias em que nos sentamos. Ele não consegue crer, nem sentir-se confortável na sua descrença, e é demasiado honesto e corajoso para optar por uma destas vias”.

Talvez no solitário abandono dos derradeiros dias do vate português, ele tenha reconhecido um certo correlativo do esquecimento ao qual os seus contemporâneos o haviam votado.

Para concluir, leio-vos este poema na tradução que dele fiz para este momento:

Camões (antes)

Inquieto sempre, inquieto, ansiando repouso -  
 Para sempre devo este fogo instigar,  
 Para sempre em chama na chama aspirar?  
 Sim, pois Deus o melhor de ti exige.  
 O mundo de beleza infinita abunda  
 E a mente novos mundos de sonhos evoca:  
 Persegue assim os flutuantes rebanhos de temas!  
 E instiga, instiga ainda teu fêrvido fogo,  
 Até o cadinho de oiro mostrar  
 Que o fogo que purifica também cintila.  
 Em ardor exigido, de nobreza firme,  
 Brilha até ao auge do canto épico.

### Obras citadas

Bianchi, Enzo. “A profecia do silêncio”. *Pastoral da Cultura*, 12-04-2019, [https://www.snpcultura.org/a\\_profecia\\_do\\_silencio.html?fbclid=IwAR3hNljds4iHL85UT9A7ueZc0y\\_Yc7-BjvCyxe1-E2swcS-ByG\\_JQ9TyPTGI](https://www.snpcultura.org/a_profecia_do_silencio.html?fbclid=IwAR3hNljds4iHL85UT9A7ueZc0y_Yc7-BjvCyxe1-E2swcS-ByG_JQ9TyPTGI)

Melville, Herman (1972). *Moby-Dick; or, The Whale*. Harmondsworth: Penguin

\_\_\_\_\_(2009). *Herman Melville – Poemas*. Lisboa: Assírio & Alvim [Seleção, tradução e introdução de Mário Avelar]

\_\_\_\_\_(2010). *Billy-Buda – Marinheiro*. Lisboa: Assírio & Alvim [Tradução de José Sasportes]

Monteiro, George (1996). *The Presence of Camões – Influences in the Literature of England, America and Southern Africa*. Lexington: The University Press of Kentucky

\_\_\_\_\_(1978). “Poetry and Madness: Melville’s rediscovery of Camoens in 1867”. *The New England Quarterly* Vol. 51, No. 4 (December), 561-565



COLÓQUIO COM A UNIVERSIDADE DE COIMBRA INTEGRADO  
NO DIA DA MARINHA

“O MAR: TRADIÇÕES E DESAFIOS” – EM COIMBRA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 17 de Maio

Senhores estudantes da Universidade de Coimbra  
Senhores aspirantes e cadetes da Escola Naval

Dirijo-me primeiramente a vós, jovens de Portugal, pois embora este Colóquio tenha sido aberto e dirigido a todos, é sempre nos mais novos que reside a esperança de que exista uma maior disponibilidade para mudar o pensamento sobre o mar, já que os mais velhos e com responsabilidades não têm mostrado vontade e querer em nele apostar de novo.

Nas festividades que anualmente a Marinha realiza no seu dia, procura-se mostrar às populações da cidade eleita as mais variadas facetas da sua atividade. Da essencialmente militar ao serviço público, da formação à atividade operacional, do material à área da cultura, tudo é exibido, explicado e mostrado.

Mas este ano houve uma novidade. O Dia da Marinha realiza-se numa cidade não do litoral, como é habitual, embora próxima dele, cidade esta que possui a mais antiga e prestigiada Universidade de Portugal. E o Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante António Mendes Calado, decidiu fazer um desafio à Academia de Marinha – a realização de um colóquio conjunto com a Universidade integrado nas comemorações do Dia de Marinha, reforçando assim a vertente cultural que por ela sempre foi acarinhada e estimulada. Por todas estas razões o saudamos, Senhor Almirante, gratos pela sua presença e iniciativa.

Saúdo também o Senhor Professor José Pedro Paiva, Diretor da Faculdade de Letras desta Universidade que, em representação do Magnífico Reitor, ajudou a promover este encontro, agilizando contactos e soluções.

Chamo agora a atenção para o título do colóquio “O Mar: tradições e desafios”, porque é isso mesmo que, em conjunto, nos propusemos aqui trazer, através de quatro painéis e nove conferencistas que nos lembraram memórias históricas e culturais, transformações determinantes que nos transportaram do passado à contemporaneidade.

O Mar sempre assumiu para Portugal um papel central e formador, revestindo-se de várias dimensões que influenciaram de forma indelével a história e a cultura do Povo Português.

Foi no Mar que Portugal procurou e alcançou momentos de glória, através das explorações de 400 e 500 que ditaram a criação do Império ultramarino, império que por sua vez serviu como garante da independência e originalidade de um reino que só para o mar se podia expandir.



Foi também no Mar que Portugal procurou e encontrou o seu sustento, através da pesca, costeira ou oceânica, que mais uma vez levou os portugueses a cruzarem os mares procurando as costas da América do Norte, da Noruega ou do Noroeste africano.

E é para o Mar que voltamos a olhar com esperança e vontade de efetivar uma nova economia, de explorar um vasto território que se procura conquistar, agora não pelas armas, mas pelo direito internacional, e explorar as suas riquezas de forma rentável e sustentável.

O Mar é também uma via de comunicação e de contacto com o mundo, um eixo estratégico na segurança e na defesa, na economia e no desenvolvimento futuro, para além de um repositório da história e da cultura portuguesa.

Nesta perspetiva, o conhecimento do Mar e de tudo aquilo que a ele associamos é necessariamente uma tarefa multidisciplinar, sendo obrigatório combinar os esforços dos vários investigadores, grupos e instituições que têm o mar no centro das suas preocupações.

A Universidade é por definição o espaço onde deve começar este esforço, por ser aí que encontramos reunidos estes mesmos pressupostos. É na universidade que encontramos o admirável tesouro da ciência, expressão esta que marcou o início da Universidade de Coimbra, o mais antigo estabelecimento universitário português e que, até aos dias de hoje, se soube manter como um dos mais importantes polos de investigação e desenvolvimento em Portugal, com projeção internacional.

Esta Universidade é por isso um espaço único para nos debruçarmos, como fizemos, sobre as Tradições e Desafios que o Mar nos coloca em sã partilha com a Academia de Marinha, tornando-se assim natural esta parceria entre duas instituições em que uma é sede da investigação e a outra tem como prioridade a divulgação.

E, se mais razões não houvesse para dar solidez a esta parceria entre a Universidade e a Marinha, lembro, para terminar, a notável visão do nosso Rei D. Dinis que esteve ligado à existência das nossas duas instituições, ao fundar esta Universidade e ao criar formalmente as condições, em 1517, para que Portugal passasse a ter uma Marinha organizada e estruturada.

Despeço-me de todos em nome da Academia de Marinha, agradecendo a excelente participação de todos os oradores e moderadores, esperando que tenham considerado útil esta jornada de trabalho.

## SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 21 de Maio

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Saúdo Vossa Excelência, agradecendo a sua disponibilidade para presidir à sessão de hoje, integrada nas comemorações do Dia da Marinha de 2019, dando-lhe a solenidade acrescida que a Marinha e as suas comemorações devem ter como pilar insubstituível da organização, defesa e apoio à segurança e desenvolvimento do Estado Português.

Acresce que, há apenas quatro dias, ainda no mesmo âmbito, e por sua total iniciativa, se realizou um colóquio conjunto de todo um dia com a Universidade de Coimbra sob o tema “O Mar: tradições e desafios”, que Vossa Excelência fez questão de acompanhar na totalidade. Refiro aqui este facto por o considerar digno de nota e mais uma clara expressão da consideração, estima e apoio que o Comandante da Marinha, desde o início do seu mandato, tem permanentemente manifestado a esta sua Academia.

Senhores Académicos, Senhores Convidados, a todos saúdo, manifestando o nosso agradecimento pela vossa presença que interpreto como sinal de apoio, consideração e interesse solidário pela causa que nos move – o MAR.

Mas nestes cumprimentos, não posso deixar de distinguir todo o almirantado presente, bem como os Presidentes e Vice-Presidentes das restantes academias nacionais, bem como os Presidentes de outras instituições culturais que connosco colaboram e que hoje nos deram a honra de estarem presentes.

E faço-o através de uma só pessoa – o Senhor Professor Adriano Moreira, já que acumula a distinção de Grande Almirante da nossa Marinha, com a de distintíssimo académico e pensador, por todos respeitado e admirado.

Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, Senhores ex-Presidente e membros honorários desta Académia, a todos saúdo.

Acresce ser esta sessão, a terceira que se insere também nas comemorações do cinquentenário da Academia de Marinha. E ao falarmos desta componente cultural, estamos também a comemorar a Marinha. Dentro desse espírito, iremos dar relevo a três aspectos distintos.

Em primeiro lugar vai ser apresentada a respectiva medalha comemorativa, cuja autoria é do nosso Secretário-Geral, o Comandante Herlander Zambujo, ficando desde já disponível

para aquisição. Trata-se de uma bem conseguida memória onde figuram as nossas referências maiores e o conjunto de instituições que fizeram parte deste percurso cinquentenário e o enriqueceram.

Em segundo lugar iremos homenagear a figura do “Pintor de Marinha”. Criada em 2005 pelo Despacho nº 39 de 22 de Junho do então Chefe do Estado-Maior da Armada, tinha por finalidade premiar todos aqueles cujo talento pudesse contribuir para o reforço da vocação marítima de Portugal.

Também por Despacho do Chefe do Estado-Maior da Armada com a mesma data, foi designado como primeiro incumbente deste cargo honorífico o Comandante Raul de Sousa Machado, a título póstumo. Pintor, aquarelista, escultor, ilustrador, caricaturista, era uma figura maior das artes plásticas, tendo dedicado aos temas navais o essencial da sua vastíssima obra.

Como sempre sucede depois do desaparecimento de um grande vulto, gera-se um prolongado vazio, parecendo que mais ninguém se encontra à altura de vir a ocupar o mesmo cargo sem lhe retirar o esplendor e a grandeza para que tinha sido criado. E assim foi durante os catorze anos que se seguiram.

Considerou a Academia que neste ano das comemorações dos seus cinquenta anos, e o tempo entretanto decorrido, justificavam que este processo fosse de novo acordado. Portugal certamente teria gente de elevadíssima qualidade que através da pintura merecesse ser distinguido com o título de “Pintor de Marinha” ajudando, através desta dignificação, a promover o Mar pelas suas mais diversas representações plásticas.

E assim se fez. Fora do concurso da bienal de artes plásticas, foram seleccionados vários artistas com trabalhos reconhecidamente enquadráveis no espírito do referido despacho inicial, foi constituído um júri que para além dos elementos institucionais envolveu duas personalidades em representação da Academia Nacional de Belas Artes ( os Senhores Professores Luís Filipe de Abreu e Hugo Ferrão) e ainda dois oficiais da Marinha com reconhecida obra no âmbito da pintura ( os Senhores Almirante Ferreira Barbosa e Comandante Alvarenga Rua ) estes a convite do Presidente, no sentido de garantir o rigor específico a que alguns dos temas náuticos necessariamente obrigam.

E o júri encontrou, por unanimidade, um nome que o Presidente da Academia propôs ao Chefe do Estado-Maior da Armada e que oportunamente será anunciado. Com esta decisão a pintura de marinha ficou mais rica e irá ser mais estimulada, estou certo.

Finalmente, e intencionalmente deixado para o fim, é com orgulho que a Academia de Marinha apresenta hoje um dos dois livros de referência que decidiu editar neste ano. Trata-se da “Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha”.

Para este notável trabalho que requereria obrigatoriamente um conjunto de autores, foi convidado para a coordenar o Senhor Professor Doutor Artur Teodoro de Matos prestigiado investigador e professor universitário e um dos mais antigos membros eméritos da Academia.

Esta obra será apresentada pelo seu coordenador, constituindo o ponto final da sessão de hoje, considerada que foi ser esta uma forma complementar de homenagear os dez

fundadores que estiveram na génese do que hoje é a Academia de Marinha, cinquenta anos depois, para além de constituir também uma forma de agradecer publicamente aos onze biógrafos convidados, bem como ao coordenador da obra, todo o empenho, trabalho, rigor e dedicação que colocaram na sua elaboração.

Naturalmente, não posso terminar sem dirigir uma palavra de grata saudação a todos os familiares dos fundadores que nos deram a honra de estar presentes nesta cerimónia. Essa é também uma forma de os homenagearem. A Academia de Marinha nunca os esquecerá, pois os seus nomes estão bem gravados em chapa de cobre, em local bem visível para todos, no átrio deste auditório, que assim lembrará aos vindouros este seu feito notável e os seus responsáveis.

Mas vou recordar os seus nomes: Doutora Virgínia Robert Rau, Capitão-de-mar-e-guerra António Marques Esparteiro, Doutor Armando Zuzarte Cortesão, Capitão-de-fragata Avelino Teixeira da Mota, Capitão-de-mar-e-guerra reformado Humberto José dos Santos Leitão, Dr. Joaquim Alberto da Iria Júnior, Contra-Almirante na reserva Jorge Maia Ramos Pereira, Professor Luís Mendonça de Albuquerque, Contra-Almirante na reserva Manuel Maria Sarmento Rodrigues e Arquitecto Octávio Lixa Filgueiras.

Muito obrigado



SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS  
COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

**APRESENTAÇÃO DA MEDALHA COMEMORATIVA DO  
50º ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA**

Palavras do autor da medalha, o Académico  
Herlander Valente Zambujo, em 21 de Maio

Em primeiro lugar gostaria de agradecer ao Presidente da Academia de Marinha, Senhor Almirante Francisco Vidal Abreu a honra que me deu ao ter-me convidado para conceber e acompanhar a execução da Medalha Comemorativa do Quinquagésimo Aniversário da Academia de Marinha, um importante organismo cultural da Marinha Portuguesa e cuja Presidência de Honra é exercida pelo Presidente da República.

Ao assumir este convite senti que caiu sobre os meus ombros uma enorme responsabilidade pois tinha de deixar assinalado num pequeno pedaço de metal, artisticamente e de forma harmoniosa, alguns dos elementos simbólicos da rica história da Academia de Marinha, herdeira natural do Grupo de Estudos de História Marítima, criado em 1969 por portaria do Ministro da Marinha, almirante Pereira Crespo.

O resultado está à vista. Uma medalha de bronze de 90mm de diâmetro, tendo no seu anverso esmaltado a cores, o Brasão de Armas, concedido à Academia de Marinha por despacho de 7 de março de 2013, do ALM CEMA. Podemos observar pendente no escudo a Medalha da Ordem do Infante D. Henrique, com que em 9 de junho de 1999, há quase vinte anos, a Academia de Marinha foi agraciada pelo Governo com o grau de Membro Honorário da Ordem do Infante D. Henrique, numa cerimónia pública realizada na Figueira da Foz.

No reverso o desenho de uma caravela, símbolo que vem acompanhando a Academia de Marinha desde a sua fundação, sobre o qual foi gravado, além do seu nome, o nome dos dois organismos de que é herdeira - o já referido Grupo de Estudos de História Marítima e o Centro Estudos de Marinha e claro, que não podia faltar, a sua divisa “Por mares nunca de outro lenho arados” – estrofe do canto VII de « Os Lusíadas ». Na parte inferior e em ponto pequeno, esmaltado a cores, o seu emblema, como instituição académica que é, e que está presente no pendente do Colar- Insígnia, utilizado pelos académicos em sessões solenes como esta que estamos hoje a comemorar.

Esta medalha é uma pequena peça artística que qualquer colecionador ambicionaria possuir e que assinalará para memória futura, estou certo, de forma duradoura e permanente, estas comemorações.



SESSÃO SOLENE INTEGRADA NAS  
COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

**HOMENAGEM AOS FUNDADORES DA  
ACADEMIA DE MARINHA\***

Comunicação apresentada pelo Académico  
Artur Teodoro de Matos, em 21 de Maio

Alguém disse que “fazer aniversário é olhar para o passado com gratidão e para o futuro com fé”. O livro que hoje aqui se apresenta é uma homenagem de gratidão da Academia de Marinha aos seus dez Iniciadores. Mas é também prova da sua pujança científico-cultural no seu meio século de vida, com a inabalável determinação de prosseguir nos objectivos incutidos pelos seus criadores.

André Comte-Sponville no capítulo sobre a gratidão, do seu *Pequeno Tratado das Grandes Virtudes*, escreveu que “agradecer é dar; ser grato é dividir”<sup>1</sup>. Por isso a gratidão não é uma virtude passiva, mas activa e dinâmica. Retribui em acções o que recebe, como se refletisse em si mesma os benefícios de que é portadora.

Entendeu o nosso Presidente, Almirante Francisco Vidal Abreu, que num gesto de gratidão, a Academia de Marinha, por ocasião do seu quinquagésimo aniversário, homenageasse os seus Fundadores, memoriando para sempre as suas biografias. Assim nasceu o livro que aqui é divulgado: *Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha*.

Ao aceitarmos o encargo de aqui falarmos nesta sessão e sobre esta obra, também não esqueceremos o velho ditado popular de que o “elogio em boca própria é vitupério”, já que um apresentador forçosamente deverá falar do autor, da obra e, eventualmente, do seu contexto. E numa apresentação, ordinariamente, alongam-se as virtudes, mas também se encurtam os defeitos.

Embora não possamos alijar alguma responsabilidade na sua elaboração, o certo é que os textos das dez histórias de vida nela contidas, pertencem por inteiro, aos onze historiadores que, na sua quase totalidade, são membros da nossa Academia (um ainda não o é, mas será uma excelente aquisição quando o vier a ser).

O conhecimento que tinham dos percursos de vida dos Fundadores, ou dos assuntos por eles tratados, recomendaram-nos para a elaboração das suas biografias. A tarefa estava

---

\* Apresentação da obra *Os Fundadores da Academia de Marinha*, na sessão solene comemorativa dos 50 anos, em 21.05.19, presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Mendes Calado.

<sup>1</sup> COMTE-SPONVILLE, 1995, p. 145.



pois facilitada. Havia só que coordenar esforços para que de um somatório de estudos pudesse resultar uma obra que honrasse os destinatários e não desmerecesse quem a promovia.

Como é do conhecimento geral, do *Grupo de Estudos de História Marítima*, (instituição que está na origem da Academia de Marinha) faziam parte Virgínia Rau, Teixeira da Mota, Sarmento Rodrigues, Ramos Pereira, Armando Cortesão, Luís de Albuquerque, Humberto Leitão, Lixa Filgueiras, Alberto Iria e Marques Esparteiro. Com idades compreendidas entre os 47 e os 84 anos, mas com especial incidência no grupo de idade de 60 a 64 anos, provinham das diversas partes do país, eram universitários, marinheiros, académicos, tinham ideários diferentes, mas todos cultores da história da marinha nos seus variados aspectos. Unia-os essa história e a necessidade da sua investigação, desenvolvimento e divulgação em Portugal. Há mais de uma década que tais estudos vinham a ser discutidos, sobretudo em reuniões internacionais, onde participavam também historiadores portugueses, alguns dos quais até, assumiriam funções de direcção ou tarefas em comissões então constituídas.

Não será adequado ao apresentador resumir os conteúdos da obra, mas tão só apontar e valorizar alguns dos aspectos indicados pelos autores. Ou, porventura, contextualizar algo a que a sua antiguidade, quer de vida quer de Academia ou até de conhecimento pessoal, possa contribuir para estimular a sua leitura (conhecemos metade dos homenageados e tivemos o privilégio de conviver de perto com alguns deles). Da qualidade científica dos onze colaboradores, além de serem figuras conhecidas do nosso meio cultural, remetemos os leitores para o final do volume, aonde consta um breve apontamento biográfico de cada um deles.

Falemos então do objecto deste livro: a vida dos Fundadores:

*Virgínia Rau* – historiadora injustamente esquecida no pós 25 de Abril, mas a quem se tem vindo a fazer justiça, graças à iniciativa de Ana Leal Faria (sua biógrafa neste livro), de José Manuel Garcia que reeditou parte da sua obra e de Iria Gonçalves, insigne medievalista e sua discípula. Virgínia Rau colaborava em fóruns internacionais com os grandes historiadores da época e promovia na Faculdade de Letras de Lisboa os estudos de história marítima a par muitas outras áreas, como os de história económica, social, financeira, agrária, das relações internacionais e até da expansão portuguesa.

Excelentes historiadores se lhe seguiram em Portugal no mesmo século, mas foi Virgínia Rau quem mais inovou. Como refere Ana Leal Faria: “Quatro décadas após a sua morte, começa a reconhecer-se a sua posição pioneira na historiografia portuguesa, caracterizada por uma concepção moderna de “oficina” baseada no trabalho de equipa, na articulação entre a investigação e o ensino e na constituição de redes internacionais de cooperação e partilha de conhecimento.”<sup>2</sup> Acrescentaríamos que Virgínia Rau foi a historiadora que, no século XX, mais modernizou, actualizou e internacionalizou a história em Portugal, procurando difundir-la e igualá-la à dos demais países europeus.

---

<sup>2</sup> FARIA, 2019, p. 40.

*Avelino Teixeira da Mota*, trave mestra – na construção do Grupo de Estudos de História Marítima, foi figura relevante da Marinha Portuguesa, mas igualmente um dos mais prestigiados historiadores portugueses da náutica e da cartografia. A par disso, acutilante africanista, aos povos da Guiné dedicou muito da sua vida de estudo observando os seus costumes, religiões, geografia física e humana, legando-nos o mais sólido estudo da antiga Guiné Portuguesa, modelo de monografia ainda hoje essencial aos geógrafos, historiadores, antropólogos que estudem a República da Guiné-Bissau e até as suas vizinhas do Senegal e da Guiné-Conacri. Teixeira da Mota, como escreve Carlos Baptista Valentim – há muito seu biógrafo - “é um dos últimos herdeiros de uma época em que a exploração geográfica e a ciência são instrumentos de poder ao serviço de um Estado-nação imperial”<sup>3</sup>.

*Manuel Sarmento Rodrigues*, como aponta Jorge Semedo de Matos, foi “exemplo de marinheiro, comandante e de almirante que tudo fez bem feito” podendo por isso ser apontado, como também o refere, por “modelo de arrojo, irreverente e audaz, que acredita na inteligência e no saber, enquanto instrumentos de conduta associados a um apurado sentido do humano no exercício do comando”<sup>4</sup>.

A dimensão ultramarina portuguesa que assumia, era indissociável da sua dimensão cultural, “uma cultura que sustentasse a identidade”<sup>5</sup>, como assevera o mesmo autor. Além do mais, foi Governador da Guiné, Ministro do Ultramar e Governador-geral de Moçambique, onde sempre deixou indeléveis marcas de criação cultural. Na Guiné, nos anos 40, criou o Centro de Estudos da Guiné Portuguesa que atravessará regimes e guerras, chegando aos nossos dias. Quando Ministro criaria o Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, lançaria as bases da futura Filmoteca Ultramarina Portuguesa e seria o “agente instrumental” como lhe chama Francisco Roque de Oliveira, da extraordinária *Portugaliae Monumenta Cartographica*<sup>6</sup>. Como Governador-geral de Moçambique criaria aí a Universidade. Conclui Sarmento Matos, que “a cultura foi sempre a pedra de toque da sua acção na Marinha ou na administração ultramarina”<sup>7</sup>. É pois natural que tenha sido o arquitecto final do Grupo de Estudos de História Marítima.

*Armando Cortesão*, além de historiador da cartografia, foi autor de diversa obra no domínio da agronomia, geografia, assuntos coloniais, história da ciência, cultura, relações internacionais, descobrimentos geográficos. Primeiro agente geral das colónias, republicano liberal e sempre defensor do direito à presença de Portugal em território ultramarino, seria um acérrimo opositor ao governo de Oliveira Salazar, o que lhe custaria o seu exílio em Madrid, Londres e Paris, tornando-se aqui um alto funcionário da UNESCO.

Como escreve Francisco Roque de Oliveira “parece assente que se tratou do mais importante historiador português da cartografia antiga do século XX, como também de um dos raros

<sup>3</sup> VALENTIM, 2019, p. 121.

<sup>4</sup> MATOS, 2019, p. 220.

<sup>5</sup> MATOS, 2019, p. 223.

<sup>6</sup> OLIVEIRA. 2019, p. 92.

<sup>7</sup> MATOS, 2019, p. 226.

especialistas de projecção internacional que ensaiaram uma análise historiográfica geral deste campo de estudos”<sup>8</sup>. Tendo Teixeira da Mota com ele colaborado na *Portugaliae Monumenta Cartographica*, estava à partida escolhido um importante elemento para o novo Grupo de Estudos de História Marítima a constituir. Como lembra a propósito um outro seu biógrafo, Rui Silvestre de Andrade, Armando Cortesão não estaria longe da filosofia da história Alemã, quando defendia que “a História sem Geografia não seria mais do que um mero conto de fadas”<sup>9</sup>.

*Luís de Albuquerque* foi um dos últimos Fundadores a deixar o nosso convívio (Alberto Iria faleceria um mês depois). Durante mais de duas décadas ajudou a erguer e a projectar em Portugal e no mundo a instituição que hoje o homenageia, tendo exercido o cargo de Presidente da classe de História Marítima por mais de uma década. Colaborando com Armando Cortesão na secção de Coimbra do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, estava próximo de Teixeira da Mota que dirigia a secção de Lisboa do mesmo Agrupamento do Ministério do Ultramar. Como refere Francisco Contente Domingues “a obra científica e literária de Luís de Albuquerque é mais vasta e diversificada do que poderia parecer: é como se tudo lhe tivesse interessado, tudo tivesse estudado e suscitado a sua atenção”<sup>10</sup>. De facto foi matemático, historiador da náutica e dos descobrimentos e da expansão legando-nos uma vastíssima e importante obra.

Grande vulto da cultura portuguesa mas também grande cidadão, Luis de Albuquerque deixou, aos que com ele tiveram o privilégio de trabalhar ou conviver, uma saudade que não desaparece. Íntegro de carácter, tolerante mas firme nas suas convicções, generoso ao extremo de proteger os detractores de ontem, fez do dever mas também da amizade códigos de vida. Modesto ao ponto de assumir para si as tarefas secundárias e menos apetecidas, sacrificava-se, se necessário, para servir os outros. E tudo isto com a simplicidade e a alegria que se lhe conheceu. Ao saber adquirido, Luis de Albuquerque juntou a simplicidade e a arte de bem comunicar. A sua juventude, o rigor, a tolerância, a circunstância e o companheirismo constituem exemplos de vida que, decerto, muitos de nós gostaríamos de assumir.

O seu biógrafo e também colaborador próximo não esconde, “a clara imagem *da marca* que Luís de Albuquerque imprimiu naqueles que tiveram o privilégio de com ele se cruzar nos caminhos da vida” E, em vez de a reproduzir ou acrescentar “se tal fosse ainda possível” com diz, Contente Domingues, preferiu divulgar o testemunho de um colega de Luis de Albuquerque e seu companheiro de trabalho na Universidade, o Prof. Manuel de Oliveira Pulquério, que cita:

“A imagem que guardo deste notável professor da Universidade de Coimbra é a de um homem simples, que fez grandes coisas com a naturalidade dos espíritos superiores que trabalham como se se limitassem a cumprir a simples obrigação de serem grandes”<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> OLIVEIRA, 2019, p. 71.

<sup>9</sup> ANDRADE, 2014, p. 154.

<sup>10</sup> DOMINGUES, 2019, p. 202.

<sup>11</sup> DOMINGUES, 2019, pp. 206-207.

*Jorge Ramos Pereira*, “oficial de Marinha, homem de cultura e cidadão”, como o definiu Fernando David e Silva nesta obra, era director do Museu de Marinha quando foi criado o Grupo de Estudos de História Marítima. Integrara durante mais de uma década a comissão de redacção dos *Anais do Clube Militar Naval*, onde tivera uma função “vincadamente científica e cultural” como esclarece este seu biógrafo<sup>12</sup>. Aí conviveu de perto com Teixeira da Mota e Manuel Pereira Crespo (o ministro que criará o CEHM), colaboradores da prestigiada publicação.

Herdeiro da tradição republicana transmitida familiarmente, Ramos Pereira foi além de “pursor das telecomunicações em Portugal, técnico e pedagogo inovador”, como o prova David e Silva<sup>13</sup>. Dirigiu, durante uma década, as comunicações da Marinha, terminando prematuramente a sua efectividade como director do Instituto Superior Naval de Guerra. Como conclui o mesmo autor: “Jorge Ramos Pereira foi um oficial de Marinha completo: militar, técnico inovador, líder, homem de cultura e cidadão, de lealdade exemplar para com a Marinha e o País que serviu, com integridade e coragem”<sup>14</sup>.

*António Marques Esparteiro*, “Marinheiro, Pedagogo e Historiador” como aqui também o denomina António Costa Canas, a quando da constituição do Grupo de Estudos de História Marítima averbava no seu currículo mais de oito dezenas de estudos sobre o tema objecto de investigação. Além disso fora o reorganizador do Arquivo da Marinha, a cuja instituição presidirá durante uma dezena de anos. A reconstituição que Marques Esparteiro fez da navegação portuguesa ao longo da sua história é uma obra notável e que merece especial menção, além de muitos outros estudos sobre os “homens e navios”, como salienta este seu biógrafo<sup>15</sup>.

E se se lhe lastima a carência da indicação de fontes nos seus trabalhos, tem de se lhe apontar o rigor histórico que evidenciam e que vai sendo comprovado à medida que se lhe descobrem as fontes de que se serviu, como recentemente pudemos comprovar com a viagem da esquadra do Rio da Prata de 1736 ou algumas das viagens da carreira da Índia. Todavia a história faz-se com documentos e sem estes o historiador desacredita-se. Confiamos que os seus biógrafos, António Costa Canas que aqui o estudou ou Leiria Pinto e Moreira da Silva que também sobre ele acertadamente dissertaram, venham a alicerçar a obra notável de Marques Esparteiro.

*Octávio Lixa Filgueiras* – o mais jovem dos Fundadores – à arquitectura, arqueologia e etnologia navais dedicou parte da sua vida, alertando e criando novas perspectivas de estudo para o património cultural existente em mares e nos rios. Como escreve Álvaro Garrido, seu biógrafo, “em todos os lugares de escrita e de alocação, o Professor-Arquitecto expressou uma *ética social da conservação* do património marítimo e fluvial e rasgou horizontes de

<sup>12</sup> SILVA, 2019, p. 182.

<sup>13</sup> SILVA, 2019, pp. 172 e 174.

<sup>14</sup> SILVA, 2019, p. 187.

<sup>15</sup> CANAS, 2019, p. 61.

investigação na área da História marítima”.<sup>16</sup> Assevera que para Octávio Lixa Filgueiras “o barco é a expressão máxima dos saberes do mar... o princípio e fim da cultura marítima e fluvial”<sup>17</sup>. Na abordagem de todos estes temas, revela uma “perspectiva moderna do património marítimo”, sendo por isso considerado um dos grandes mentores da arqueologia subaquática em Portugal<sup>18</sup>.

*Humberto dos Santos Leitão*. “Homem do mar e homem da ciência”, como o classifica Manuel Lobato, um dos seus biógrafos nesta obra, ao mar dedicou quase toda a sua vida, quer como Oficial de Marinha quer como historiador de Timor e da náutica<sup>19</sup>. A sua permanência nesta ilha ter-lhe-á dado o ensejo de estudar desde os primeiros dois séculos da presença portuguesa naquela ilha, como na de Solor e até na das Flores. Aliás, os seus estudos sobre estes territórios foram pioneiros no conhecimento da presença portuguesa naquelas partes. Como escreveu Silva Rego “distinguiu-se sempre pela meticulosidade da sua investigação e pelo escrúpulo e imparcialidade dos seus juízos”<sup>20</sup>. Trabalhador infatigável tinha como divisa do seu ex-libris *volenti nihil difficile* “nada é difícil a quem quer”, ou seja “querer é poder”. A Humberto Leitão se fica a dever também a primeira publicação do Grupo de Estudos de História Marítima, *O Régulo Timorense D. Aleixo Corte-Real*, editada em 1970.

*Joaquim Alberto Iria Júnior* era vogal-nato do Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, sediado no Arquivo Histórico Ultramarino, acervo que dirigia desde 1946. Aí tinha como seu pares, além de outros, Teixeira da Mota, Virgínia Rau, Armando Cortesão e Humberto Leitão. Afirma Maria de Fátima Reis, autora da biografia inserida neste volume e continuadora do seu trabalho na Academia Portuguesa da História, que “a obra de Alberto Iria é uma referência para múltiplas temáticas: a henriquina, as pescas, os caíques, os descobrimentos, o Algarve e os algarvios, as cortes, as invasões francesas, o além-mar português, a geopolítica”.<sup>21</sup>

A Alberto Iria recorriam com frequência alunos finalistas do curso de História, de Lisboa e sobretudo de Coimbra, quando escolhiam o seminário de Expansão Portuguesa para prepararem posteriormente a sua tese de licenciatura, prova que nem sempre haviam de realizar. Alberto Iria era consultor e guia seguro do eventual interesse do tema, da existência de fontes e sempre com a disponibilidade, o conhecimento e a delicadeza que a todos cativava, arrebatando estímulo, confiança e simpatia.

\*

Sobre alguns dos Fundadores já muito se havia escrito em outras ocasiões e circunstâncias, até nesta Academia. Mas, para outros, será, porventura, a primeira biografia que sobre

<sup>16</sup> GARRIDO, 2019, p. 235.

<sup>17</sup> GARRIDO, 2019, p. 239.

<sup>18</sup> GARRIDO, 2019, p. 239.

<sup>19</sup> LOBATO e PEREIRA, 2019, p.131.

<sup>20</sup> REGO, 1974, p. VII.

<sup>21</sup> REIS e MATOS, 2019, p. 164.

eles se elabora. Mesmo dos primeiros apontam-se-lhes muitos aspectos até hoje desconhecidos. Em todas elas se lhes atesta o rigor histórico da sua concepção, a par de uma elegante escrita com que foram elaboradas. E se a história se faz com documentos, o testemunho oral desempenha também uma função não desprezível, desde que sujeito à indispensável crítica histórica. E aqui tal aspecto não foi descuidado. Tenha-se presente que em muitos de nós se mantem viva a lembrança saudosa de alguns dos Fundadores, já que só há pouco mais de um quarto de século desapareceram do nosso convívio alguns deles.

Em nossa opinião, a tarefa terá sido cumprida: homenagear os Fundadores, respeitando, divulgando e dinamizando o seu legado e dignificando a Academia de Marinha que a promoveu, no 50º aniversário da sua criação. Mas o juízo justo será o dos leitores e não o nosso.

### **Bibliografia citada**

ANDRADE, Rui Silvestre de, 2014, *Armando Cortesão (1891-1977). Ideologia e nacionalismo na historiografia da cartografia portuguesa dos séculos XV e XVI*, Lisboa, Faculdade de Letras (dissertação de mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão, policopiado).

CANAS, António Costa, 2019, “António Marques Esparteiro (1898-1976). Marinheiro, Pedagogo e Historiador” in *Homenagem aos Fundadores da Academia de Marinha*, coordenação de Artur Teodoro de Matos, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos. (citaremos esta obra por *H.F.A.M.*)

COMTE-SPONVILLE, André, 1995, *Pequeno Tratado das Grandes Virtudes*, tradução de Maria Bragança, Lisboa, Presença.

DOMINGUES, Francisco Contente, 2019, “Luís Mendonça de Albuquerque (1917-1992). Historiador dos Descobrimentos e da Náutica”, in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.

FARIA, Ana Leal de, 2019, “Virgínia Robertes Rau (1907-1973). Uma Historiadora sem fronteiras”, in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.

LOBATO, Manuel e PEREIRA, José Manuel Malhão, 2019, “Humberto dos Santos Leitão (1885-1973). Historiador de Timor e da Náutica” in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha 50 anos.

MATOS, Jorge Semedo de, 2019, “Manuel Maria Sarmiento Rodrigues (1899-1979). Uma vocação humanista feita de mar e ultramar”, in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.

REGO, António da Silva, 1974, “Recordando Humberto Leitão”, in Comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual* (2ª edição), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos-Junta de Investigações Científicas do Ultramar.

REIS, Maria de Fátima e MATOS, Artur Teodoro de, 2019, “Joaquim Alberto Iria Júnior (1909-1992). Arquivista, Historiador e Académico” in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.

SILVA, Fernando David e, 2019, “Jorge Maia Ramos Pereira (1910-1974). Oficial de Marinha, Homem de Cultura e Cidadão” in *H.F.A.M.*, Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.

VALENTIM, Carlos Manuel Baptista, 2019, “Avelino Teixeira da Mota (1920-1982). Um homem do Renascimento no Portugal do século XX”, in *H.F.A.M.* Lisboa, Academia de Marinha, 50 anos.



## SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A EMBAIXADA DO REINO DE ESPANHA EM PORTUGAL

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 23 de Maio

Senhora Embaixadora do Reino de Espanha em Portugal

Seja bem-vinda à Academia de Marinha num dia em que, por clara iniciativa da Embaixada de Espanha, aproveitando a presença em Lisboa do navio-escola “Juan Sebastian Elcano”, prestamos homenagem aqueles que protagonizaram um feito notável - um feito da humanidade – a primeira viagem de circum-navegação do globo.

Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada

Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa

Senhor Primeiro Conselheiro da Embaixada de Espanha em Portugal

Senhor Dr. José Marques. Presidente da Estrutura de Missão para as Comemorações do V centenário da viagem de circum-navegação

Senhor Adido de Defesa junto da Embaixada de Espanha em Portugal, Comandante Pérez Paz

Senhor Comandante do navio-escola “Juan Sebastian Delcano” Comandante Paz Garcia

Senhores Académicos, senhores convidados, sejam todos bem-vindos.

Ultrapassadas que foram divergências iniciais baseadas em pretensas apropriações de um feito desta dimensão, como se dele pudesse haver um só dono ou proprietário, pessoa ou Estado, iremos hoje, com a serenidade que deve caracterizar o ambiente académico, e apenas através de curtas intervenções, ter a oportunidade de escutar duas abordagens do mesmo tema.

Em representação da Academia de Marinha, falará a Senhora Professora Ana Paula Avelar que apresentará “Fernão de Magalhães à luz da crónica portuguesa do Século XVI”. Em representação da Embaixada de Espanha falará o Senhor Professor Alfredo Alvar Ezquerria que nos trará “Um diálogo com Juan Sebastian Elcano”.

Ambos são personagens maiores de quem os nossos países se orgulham. Fernão de Magalhães, por ter planeado uma longa expedição até às Molucas com base na sua experiência de mar e conhecimentos científicos, que comandou até à sua morte com pulso de ferro por terras e mares então desconhecidos, ultrapassando as maiores provações e mesmo traições. Acabou por completar a primeira circum-navegação do globo, embora de forma não continuada e executada em tempos diferentes.



Juan Sebastian Elcano que, embora com menores conhecimentos científicos e contrariando mesmo as ordens da coroa espanhola, por ter conseguido regressar a Espanha com a única nau restante e apenas mais dezassete homens, tendo arriscado atravessar o hemisfério português, completando assim de forma continuada e seguida, a primeira viagem de circun-navegação do globo. A Marinha espanhola fez jus à sua memória atribuindo o seu nome ao navio escola da sua Armada, o que é significativo.

Esta viagem, que se pode dizer veio encerrar o período dos cem anos da época dos descobrimentos, permitiu finalmente dar-nos a conhecer a verdadeira dimensão do globo e comprovar em definitivo a esfericidade da Terra. Foi realmente um feito notável.

Aproveito para uma saudação muito especial ao Senhor Comandante Paz Garcia e aos elementos da guarnição do navio-escola aqui presentes, bem como a todos os convidados da Senhora Embaixadora, que nos dão o prazer de hoje nos acompanhar nesta viagem no tempo, recuando cinco séculos.

Meus senhores, vamos ouvir os especialistas destas matérias, pois certamente iremos aprender com eles.

Muito obrigado

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
EMBAIXADA DO REINO DE ESPANHA EM PORTUGAL

FERNÃO DE MAGALHÃES À LUZ DA CRONÍSTICA  
PORTUGUESA DO SÉCULO XVI<sup>1</sup>

Comunicação apresentada pela Académica  
Ana Paula Avelar<sup>2</sup>, em 23 de Maio

Esta reflexão decorre de um tópico, o de uma viagem, a de Fernão de Magalhães ao serviço da coroa espanhola, dos seus “protagonistas”, do que se corporizou como corolário de um “tempo Novo”. Desde já importa referir que inscrevo esta análise na investigação que tenho desenvolvido ao longo de anos<sup>3</sup>, sendo este o momento para se reconstituir e aprofundar o de quão de significativo se tem e se está a investigar sobre esta temática.

Assim, escolhi exactamente visitar um conjunto de fontes específicas, a cronística portuguesa do século XVI, e desvendar o modo como Fernão de Magalhães aí foi descrito. Viso desocultar as repercursões que, logo no século XVI, tiveram as viagens deste navegador e compreender, em traços muito gerais, os contextos históricos em que as mesmas ocorreram. Face às interrogações de qual a importância desta abordagem ou em que é que a mesma consubstancia uma proposta inovadora, a resposta encontrar-se-à ao longo deste texto e das posteriores linhas de investigação que o mesmo incorpora, até porque são estas as interrogações que configuram este exercício analítico. Por outro lado, refira-se ao longo do século XX e XXI surgiram diferentes monografias sobre esta mesma expedição, as quais retomaram os dados que foram sendo compulsados ao longo dos séculos, muito em particular no século XIX, momento em que se assistiu, a um esforço de reedição e comentário dos textos quinhentistas. Este foi e tem sido uma das vertentes mais constantes do trabalho historiográfico em torno desta expedição e das suas repercursões.

Tendo exactamente em atenção este aspecto, desde já se deve enunciar a razão da escolha deste conjunto de fontes específicas, as que participam da cronística portuguesa do século XVI.

---

<sup>1</sup> Esta comunicação foi apresentada por ocasião da visita a Lisboa do Navio-Escola da Marinha Real Espanhola “Juan Sebastián de Elcano”, numa sessão cultural conjunta da Academia de Marinha com a Embaixada do Reino de Espanha em Portugal (23-5-2019).

<sup>2</sup> Professora Associada com Agregação – Universidade Aberta; Investigadora integrada CHAM; Investigadora Associada CEC e CH-FLUL; Secretária da Classe de História Marítima da Academia de Marinha; Académica de número da Academia Portuguesa da História.

<sup>3</sup> Cf. AVELAR, Ana Paula – Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão. In **VII Simpósio de História Marítima: Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes**, pp. 305-321. Por outro lado, este estudo integra-se no contexto das *Comemorações do V Centenário da Circum-Navegação de Magalhães-Elcano*.

Recusou-se nesta análise o mero compulso de dados *reconstrutores* da actuação de um homem, Fernão de Magalhães, devendo, aliás, ser desde já notado o trabalho de síntese sobre este actor da História, o estudo epitomático de Luís Filipe Thomaz intitulado *O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer...*. Nesta obra o perfil do navegador e o seu contexto epocal é paradigmaticamente revisitado. Ainda num registo biográfico sairia a obra de José Manuel Garcia que revisitaria os dados históricos sobre o perfil de vida de Fernão de Magalhães.

São as fontes que nos possibilitam traçar conjunturas, desocultar perfis, percepções acontecimentos... Enfim historiografar um tempo. Mas, as fontes foram produzidas dentro de determinados contextos e a sua interrogação aturada e adequada é determinante para o fazer da História. Como Nicolas Offenstadt lucidamente sistematizou as fontes são objectos produzidos, é um ponto de chegada cujo caminho deve ser restaurado. Para além de possibilitarem a aproximação ao acontecido, seu estudo permite inquirir um testemunho de práticas históricas<sup>4</sup>, permite uma reconstrução mais fidedigna do passado.

Consciente desta premissa observe-se como é exactamente neste nosso século XVI que se constrói uma narrativa sobre a presença ibérica em espaços extra-europeus. O registo da novidade, da navegação de outros oceanos para além do Atlântico, e da permanência em outras terras, até então desconhecidas para os europeus, atravessa o quotidiano hodierno. Expõe-se um domínio imperial e descrevem-se os seus agentes.

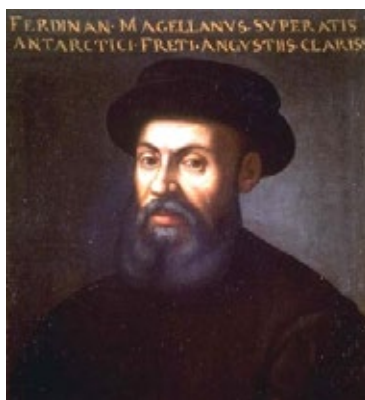


Fig.1. Fernão de Magalhães<sup>5</sup>

A expedição de Fernão de Magalhães inscreve-se na exposição de um império, entendido como uma unidade política extensa, multiétnica ou multinacional, geralmente criada

<sup>4</sup> Cf. DELACROIX, Christian et al - **Historiographies-concepts et débats**.I, p.77.

<sup>5</sup> A Um retrato anónimo de Fernão de Magalhães datado do séc. XVI ou XVII, in *The Mariner's Museum Collection, Newport News, VA*. Possui uma legenda que refere que Fernão de Magalhães ultrapassou o famoso, apertado estreito do sul. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Fern%C3%A3o\\_de\\_Magalh%C3%A3es#/media/Ficheiro:Ferdinand\\_Magellan.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Fern%C3%A3o_de_Magalh%C3%A3es#/media/Ficheiro:Ferdinand_Magellan.jpg)

através da conquista, a qual se organiza tendo um centro dominante e periferias ou multi-periferias subordinadas.



Fig.2. Carlos V (c.1519)<sup>6</sup>

Atente-se que Carlos V é eleito imperador a 28 de junho de 1519, ainda que tenha sido como Carlos I, como monarca espanhol que financia toda a expedição do nosso navegador<sup>7</sup>, a qual sai de Sevilha a 10 de agosto de 1519. Nesta altura, Carlos I, já podia ostentar o título de imperador eleito<sup>8</sup>.



Fig.3. Retrato de Mercurino Arborio da Gattinara (c. 1530)<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Retrato de Carlos V por Bernard van Orley. [https://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_V,\\_Holy\\_Roman\\_Emperor#/media/File:Barend\\_van\\_Orley\\_-\\_Portrait\\_of\\_Charles\\_V\\_-\\_Google\\_Art\\_Project.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_V,_Holy_Roman_Emperor#/media/File:Barend_van_Orley_-_Portrait_of_Charles_V_-_Google_Art_Project.jpg)

<sup>7</sup> O acordo com Fernão de Magalhães foi assinado a 22 de março de 1518.

<sup>8</sup> Cf. KOHLER, Alfred – **Carlos V- 1500-1558. Una Biografía** p. 69.

<sup>9</sup> Retrato do cardeal Mercurino Arborio da Gattinara, conselheiro do imperador Carlos V por Jan Cornelisz Vermeyen (c. 1530)

Como imperador visa a construção de uma monarquia universal, não deixando de o seu conselheiro dilecto, Mercurino Gattinara, o insculpir na linhagem de Carlos Magno, e no caminho para uma justa monarquia universal, cujo fim seria o de unir a orbe sobre o comando de um único pastor<sup>10</sup>, onde os novos mundo participariam. A expedição magalhânica contribuiria para tal propósito.



Fig.4. D. Manuel I<sup>11</sup>

Também D. Manuel aspirava ao título de imperador. Ele é, até 1499, *Rei de Portugal e dos Algarves, d'Aquém e d'Além-Mar em África, e Senhor da Guiné* e após o regresso de Vasco da Gama *Rei de Portugal e dos Algarves, d'Aquém e d'Além-Mar em África, Senhor da Guiné e da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia...*<sup>12</sup>. D. João III, seu filho, o monarca que derrimará a questão em torno do regresso em 1522 da nau Vitória, comandada por Sebastião de Elcano, toma a mesma titulação, mas logo após ter subido ao trono alterou a forma como recebia os embaixadores, seguindo o procedimento de Carlos V, visto ambos os impérios, como escreve um dos seus biógrafos, terem a mesma honra e dignidade<sup>13</sup>.

Para compreender como é construída a imagem de um império e a acção dos seus actores, o nosso exercício hermenêutico, dever-se-à, sobretudo, centrar na cronística portuguesa quinhentista. Esta é, como amplamente tenho defendido, a expressão discursiva que se institui como a voz do monarca, da cabeça do império. Assim, para além de se visar entender

<sup>10</sup> Cf. *Ibidem*, p.71.

<sup>11</sup> D. Manuel I numa iluminura do frontispício do “Livro 1 de Além Douro” da Leitura Nova (escrito em 15??-1521). [https://pt.wikipedia.org/wiki/Manuel\\_I\\_de\\_Portugal#/media/Ficheiro:Manuel\\_I1.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Manuel_I_de_Portugal#/media/Ficheiro:Manuel_I1.jpg)

<sup>12</sup> Cf. COSTA, João Paulo Oliveira - **D. Manuel I-1469-1521- Um Príncipe do Renascimento**, p. 256.

<sup>13</sup> Cf. AVELAR, Ana Paula - **D. João III-O Piedoso**, p. 42-49.

um percurso de vida, o de Fernão de Magalhães, desvenda-se o perfil histórico que ao tempo se desenhou. Quem escreve sobre o império e os seus actores, nomeadamente no espaço ibérico subscreve o binómio constituído pela História e pela Memória, pois o perfil dos sujeitos históricos passa pela valoração da memória na sua função social, isto é, a memória é o instrumento que influi directamente na construção de uma identidade colectiva. Assim a escrita da História, dever-se-á categorizar em dois níveis: o da historiografia reinícola e o da sobre o império.

A primeira, a historiografia reinícola, contempla as crónicas régias e tanto esta como a historiografia sobre o império, integram um programa de legitimação régio, oficializam uma sucessão dinástica, validando-a através da História. Desta última categoria, a historiografia sobre o império, participam várias subcategorias, cujos domínios configuram temáticas identitárias diversas, desde as Histórias Gerais sobre domínio imperial, aos discursos memorativos, digressões autorais, epistolografia, ou até aos registos épicos. Note-se como, logo em 1522, corre pela Europa um discurso memorativo, descrevendo a expedição que é objecto do nosso estudo, o *De Moluccis Insular...* de Maximiliano Transilvano, como era conhecido Maximiliaen von Sevenborghen, secretário de Carlos V. Este mesmo relato saiu numa versão italiana, na compilação de viagens, *Delle navigationi et viaggi*, de Giovan Battista Ramusio em 1550.

Por seu turno, as digressões autorais correm sobre a forma manuscrita e vão desde o diário de viagem de António Pigafetta, o qual seria igualmente impresso em francês em 1526, e depois em italiano na mesma compilação de viagens de Ramusio, ao *Diario ó derrotero del viage de Magallanes desde el cabo san Agustín en el Brasil hasta el regreso à España de la nao Victoria* de Francisco Albo. Ainda no âmbito deste género de relatos possuímos alguns manuscritos, o atribuído a um genovês Leone Pancaldo *Navegaçam e Vyagem que fez Fernando de Magalhaes de Sevilha pera Maluco no anno de 1510*, um relato de alguém que terá acompanhado a viagem, atribuído a Martin Ayamonte, um outro escrito, de que também se desconhece a autoria, mas relativamente ao qual se depreende que terá sido elaborado por alguém da expedição. Este encontra-se na Biblioteca da Universidade de Leida, e por último, refira-se o *Libro que trata del descubrimiento del estrecho de Magalhanes*, de Ginés de Mafra.

Atente-se na multiplicidade e diversidade das fontes enumeradas, e ao facto de possuímos igualmente todo um conjunto de relações e cartas, sendo possível conhecer desde o custo da armada, o rol dos mantimentos levados, as inquirições levantadas aquando da rebelião de Gaspar de Quesada, capitão da nau Concepcion contra Fernão de Magalhães, a notícia da especiaria que chegou ao reino, até às respostas dadas por Juan Sebastián de Elcano, capitão da nau *Victoria*, Francisco Alto, seu piloto e Hernando de Bustamante y Cáceres, identificado como barbeiro e cirurgião da mesma nau, ao alcaide Santiago Díaz de Leguizamo (18 de outubro de 1523). Isto para só elencar alguns dos documentos que estão inventariados e são conhecidos e que têm possibilitado a vários escritores contemporâneos retomarem os *topoi* da

figura de Fernão de Magalhães e da viagem, por vezes usando uma tonalidade algo *romanceada*. Só dois exemplos: Stefan Zweig e Laurence Bergreen. O primeiro corporiza exactamente esta dimensão quando ao redigir o seu *Magalhães – o homem e o seu feito* afirma:

“Os livros podem ter a sua origem nos mais diversos sentimentos. Escrevem-se livros num ímpeto de entusiasmo ou tendo como móbil um sentimento de gratidão; de igual forma, também a desilusão, a raiva e o dissabor podem ser incendiados pela paixão espiritual. Por vezes, o motor é a curiosidade, a vontade psicológica de, na escrita, encontrar explicação para pessoas e eventos, mas há também motivos de uma espécie mais preocupante, como a vaidade, a ganância, o prazer da contemplação do próprio eu que –demasiadas vezes – encorajam a produção; de facto, e por esta razão, um autor deveria dar em cada livro uma satisfação sobre os sentimentos, sobre as necessidades pessoais que o levaram a escolher o seu assunto. No caso do presente livro, eu próprio estou plenamente consciente da sua origem mais íntima. Ele surgiu de um sentimento algo incomum, ainda que muito premente: o sentimento de vergonha.”<sup>14</sup>

Stefan Zweig nota como se sentira cansado na viagem que fazia pela América do sul, questionando-se relativamente aos rigores por que tinham passado os que tinham integrado a viagem magalhânica. Por seu turno, Laurence Bergreen expõe a sua admiração face à recepção que o seu *Magellan: Over the Edge of the World* tinha tido, pois a sua intenção primeira fora escrever, como assinala, uma boa história que mantivesse as pessoas acordadas até altas horas da noite, percorrendo as páginas, ansiosas por conhecer as peripécias.

Mas regresso ao nosso século XVI. Como tenho amplamente registado a acção de Fernão de Magalhães, tanto em Portugal como em Espanha, ecoa ou é atentamente descrita nos diversos tipos de registo historiográficos. As crónicas castelhanas sobre a figura do imperador Carlos V nomeiam os acontecimentos que envolveram a expedição magalhânica, tal acontecendo igualmente no caso português. Saliente-se que a nossa análise se centra exactamente sobre este último tipo de registos. Sinalize-se, por isso mesmo, as crónicas reinícolas sobre D. Manuel I e D. João III, as quais registam, de um modo mais ou menos extenso, a expedição. Estas são muito parcas nas informações relativas ao navegador e à sua notícia biográfica. Refiro-me concretamente a Damião de Góis e à sua *Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel...* (Lisboa, 1566-1567), a D. Jerónimo Osório e ao seu *De Rebus Emanuelis regis...* (Lisboa, 1571) a Gaspar Correia e às crónicas manuscritas sobre D. Manuel e D. João III e, por último, a Francisco de Andrade e à sua *Cronica do muyto alto e muito poderoso Rey destes Reynos de Portugal Dom João o III deste nome* (1613)<sup>15</sup>.

No caso ibérico a historiografia reinícola quinhentista, a que normalmente se apelida de crónicas régias, cruza-se com as Histórias Gerais sobre o domínio imperial, sendo por isso a expedição magalhânica objecto de atenção. Veja-se como nas Histórias sobre o império,

<sup>14</sup> ZWIEG, Stefan – *Magalhães - o homem e o seu feito*, p. 9.

<sup>15</sup> Todas estas obras foram escritas no século XVI.

e no que concerne as suas Histórias gerais, o próprio Gaspar Correia escreve as *Lendas da Índia*, referindo-se amplamente a Fernão de Magalhães. Também o relato da presença deste navegador no espaço asiático e da sua expedição é objecto de uma narrativa dilatada tanto na *História dos descobrimentos e conquista da Índia pelos portugueses* (Livro VI-Coimbra, 1554), de Fernão Lopes de Castanheda como na *Terceira Década da Ásia... Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente...* (Década III, livro V, Lisboa, 1563) de João de Barros, ou ainda sucintamente notado, até pela natureza da obra, no *Tratado que compôs o nobre e notavel capitão Antonio Galvão, dos diuersos e desuayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta e especearia veyo da India ás nossas partes, e assi de todos os descobrimentos antigos e modernos, que são feitos até a era de mil e quinhentos e cincoenta...*, mas que só foi impresso depois da morte do seu autor<sup>16</sup> em 1563.

Contudo se em Fernão Lopes de Castanheda, João de Barros e Gaspar Correia o núcleo central da narrativa é o império português, sendo as envolvências com o império espanhol subsidiariamente enquadradas, o *Tratado* de António Galvão, visa traçar os descobrimentos antigos e modernos, num tempo longo, desde as expedições gregas, fenícias e egípcias, até “à era” de 1550. A matriz cristã é o fio condutor e a expansão ibérica é diacrónica e contrastivamente confrontada. António Galvão já anteriormente tinha elaborado um tratado sobre as «coisas» de Maluco, o qual tinha sido enviado a Damião de Góis por vontade do cardeal D. Henrique.

Por outro lado, também um autor que redigiu uma crónica imperial, como Francisco Lopez Gomara, escreveu uma história sobre o império espanhol, *La historia general delas Indias con todos los descubrimientos: y cosas notables que han acaescido enellas, dende que se ganaron hasta agora ...* (1ª edição 1552) onde referencia Pietro Martire d’Anghiera e as suas *De Orbe novo Decades* (conjunto impresso 1530). Por seu turno Gonzalo Fernández de Oviedo na sua *Historia General y Natural de las Indias* tem em atenção os seus pares. Refiro-me, nomeadamente, à segunda parte da obra cujo trabalho é interrompido devido à morte do seu autor em 1557.

Mas analise-se a cronística portuguesa e as vezes que se debruçam sobre um império, o português, e precise-se o perfil traçado sobre Fernão de Magalhães. Nesta interrogação das fontes procurar-se-á vislumbrar se as mesmas o expõem como um modelo de *herói*, ou se pelo contrário se desenha um perfil comum, descrevendo-se os conflitos entre as coroas ibéricas e a disputa pelo domínio oceânico. Não é propósito de esta análise esboçar um percurso biográfico, ainda que se conheça o facto de Magalhães ter nascido no norte de Portugal, registando-se no manuscrito de Leida ser oriundo do Porto. Apesar de toda a contorvêcia envolvendo o local do nascimento e considerando toda a documentação até à data conhecida, subscrevo Luís Filipe Tomaz quando este afirma ser mais provável o facto de Magalhães ser natural desta mesma cidade.

<sup>16</sup> António Galvão morre em 1557.



Por volta dos 12 anos Magalhães entrou ao serviço da rainha D. Leonor, e possivelmente aos 25 anos abraçou a carreira das armas. Em 1505 partiu para a Índia na armada de D. Francisco de Almeida, onde seguiria também o seu amigo Francisco Serrão. As crónicas portuguesas da expansão centram a sua descrição sobre o império português do oriente, enquanto que as espanholas no espaço americano. As referências sobre Fernão de Magalhães nas diferentes narrativas acompanham a digressão diacrónica dos acontecimentos, pelo que o nosso navegador surge no momento em que os espaços por ele demandados são objecto de descrição. Assim, no caso português, objecto primordial desta análise, esta primeira estadia de Magalhães por mares e terras orientais é descrita na cronística portuguesa da expansão.

Este navegador participou nos ataques a Quíloa e Mombaça na África Oriental e em Honor na costa de Canará, integrando a expedição que resultaria na construção de uma fortaleza em Sofala. Magalhães, possivelmente no início de 1509, participaria no ataque a Diu. Gaspar Correia assinalaria a sua presença no ataque perpetrado por D. Fernando Coutinho a Calecute, onde, o navegador teria ficado muito ferido<sup>17</sup>. Magalhães acompanharia Diogo Lopes Sequeira a Malaca (1509) e como Castanheda sucintamente noticiou, interviu na luta travada pela instalação de uma feitoria. É, de novo, Gaspar Correia quem amplamente descreve nas *Lendas da Índia* a emboscada de que teria sido alvo Diogo Lopes Sequeira, referindo o facto de Magalhães o ter alertado para o ataque inimigo. Segundo Correia, o nosso navegador protagonizaria igualmente o salvamento de alguns portugueses, entre os quais se encontra o seu amigo Francisco Serrão<sup>18</sup>. Já Fernão Lopes de Castanheda na sua *História...* informa como neste regresso de Malaca (1509) Magalhães evidenciaria os seus conhecimentos náuticos, servindo os interesses portugueses.

Refira-se desde já que na cronística da Expansão possuímos dois momentos nucleares que descrevem a actuação de Magalhães: o primeiro é quando é relatado o naufrágio de Sebastião de Sousa nos baixios de Pádua, perto de Cananor, o segundo é quando é descrita a sua viagem às ilhas do cravo ao serviço de Carlos I. Relativamente ao primeiro momento, isto é, a descrição do naufrágio, tanto Gaspar Correia, como Fernão Lopes de Castanheda ou João de Barros, os cronistas portugueses da expansão, destacam em Magalhães as suas capacidades de liderança, o modo como procura que não ocorram desastros, que a fazenda seja protegida e que os homens sejam resgatados, o que só acontece duas semanas depois.

Mas explicita-se este acontecimento... . De regresso à Índia, depois do insucesso de Malaca, Diogo Lopes Sequeira tomou conhecimento que D. Francisco de Almeida regressara ao reino e que Afonso de Albuquerque ocupara o lugar de governador. Lopes Sequeira decide, então, também ele partir para Lisboa. Vários homens o acompanham, mas Magalhães e Serrão ficam em Travancor. Logo no ano seguinte, em 1510, procurando regressar a Portugal

<sup>17</sup> Cf. THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer...**, p. 24. Cf. CORREIA, Gaspar – **Lendas da Índia**, II, p. 28

<sup>18</sup> Neste refrega teriam perecido sessenta homens e Diogo Lopes Sequeira abandonaria Malaca, deixando prisioneiros Rui de Araújo, o português que ia como feitor de Malaca, e 18 homens que aí iriam servir.

Magalhães viaja na nau que encalha nos baixios de Pádua. De regresso à Índia, os nossos cronistas assinalam a sua presença no conselho de capitães, marcado por Afonso de Albuquerque e que deliberaria um novo ataque a Goa. Magalhães manifesta-se contra a posição do governador Afonso de Albuquerque de usar a frota mercante que viera do reino, para esta incursão, porém o governador mantém a sua posição inicial.

Talvez Magalhães tenha acompanhado Albuquerque a Goa, facto que ainda não se conseguiu apurar, todavia o nosso navegador irá com este governador a Malaca. Assim, pela segunda vez aí regressa e é nesta praça que Magalhães assiste à saída da primeira armada portuguesa para as Molucas, a capitaneada por António Abreu onde ia Francisco Serrão. De 1511 a janeiro de 1513 permanece em Malaca, regressando ao reino na nau Santa Cruz, acompanhado pelo seu escravo malaio Henrique.

Mais alguns breves dados biográficos: de Lisboa Magalhães partiu em Agosto de 1513 com D. Jaime para Marrocos, intervindo como soldado na conquista de Azamor. Como Gaspar Correia narrou teria regressado pobre a Lisboa devido a um infeliz negócio com uma carga de pimenta. A sua falta de recursos levou-o a então requer a D. Manuel um aumento na moradia que este lhe tinha concedido. A petição foi indeferida e Fernão de Magalhães partiu para Sevilha com Rui Faleiro, aí recebendo o apoio de Diogo Barbosa, oficial das tercenas, cuja filha desposou.

A partir deste momento e no que concerne o percurso biográfico de Fernão de Magalhães a cronística portuguesa da expansão centra-se na sua viagem às ilhas do cravo ao serviço de Carlos I. Descreve-se a obtenção do contrato, a preparação da armada, as capitánias das naus, a saída a 20 de Setembro de 1519 de Sanlúcar de Barrameda. É exactamente neste momento que a crítica ao navegador surge na cronística portuguesa da expansão: A figura de Fernão de Magalhães ganha contornos que se distanciam do anterior perfil do fidalgo empenhado no seu serviço de Portugal. É a ele que o Fernão Lopes de Castanheda imputa a razão primeira da expedição castelhana a terras de Maluco, potenciando a sua esfera de influência junto à coroa castelhana. Por seu turno, João de Barros destaca igualmente o facto de terem sido as cartas dirigidas por Francisco Serrão a Fernão de Magalhães a fonte de informações utilizada na expedição às Molucas.

A posse de Malaca era uma nítida inscrição manuelina do poder que detinha a coroa portuguesa nos mares orientais. Atente-se nas seguintes datas: a expedição de Magalhães parte em 1519 e, entretanto, D. Manuel anuncia a construção de uma fortaleza em Samatra, ordenando que os portugueses fortifiquem Ternate, o que aconteceu em 1520. Sem dúvida, que a travessia do Pacífico realizada por Fernão de Magalhães e o chegar da expedição a Bornéu, atingindo praticamente Malaca, formula uma espaço de conflito político entre as coroas ibéricas e um questionar do predomínio português naquelas paragens. Refira-se que as peripécias da viagem são narradas de um modo circunscrito nesta mesma cronística da expansão, ainda que seja possível refazer a viagem, tendo em atenção todas as fontes anteriormente inventariadas.

Acentue-se, todavia, que na cronística portuguesa da expansão enfatizam-se a descrição da viagem, as questões náuticas, as disputas a bordo, os novos espaços encontrados, as peripécias de navegação do estreito, do Pacífico, a morte do Fernão de Magalhães em Máctan, a viagem de regresso a Sevilha da expedição e as disputas entre o jovem monarca português João III e o imperador.



Fig.5. D. João III<sup>19</sup>

D. João III reiteradamente recordaria a Carlos V a promessa de que a expedição magalhânica não entraria no espaço português, exigindo-lhe a entrega da carga da nau *Victoria*, pois, segundo ele, as Molucas situar-se-iam no espaço de domínio português determinado pelo Tratado de Tordesilhas (1494).

En suma... é certo que Fernão de Magalhães morreu em Mactán e que a viagem foi concluída por Juan Sebastian de Elcano. É igualmente certo que esta rota só raramente foi utilizada. Contudo os espanhóis estabeleceram-se em Tidore, chegando as suas embarcações a partir de Acapulco, deste modo contestando-se a presença dos portugueses estabelecidos em Ternate. Durante aproximadamente 7 anos as tensões locais adensar-se-iam e as aceras disputas entre Portugal e Espanha relativamente à posse destes territórios só abrandariam em 1527, altura em que Carlos V, no Tratado de Saragoça, aceita, mediante pagamento, renunciar às Molucas.

Não encontramos na cronística portuguesa da Expansão um perfil heroicizado de Fernão de Magalhães. Traça-se o de um navegador que, conhecendo o seu ofício e sentindo-se agravado pelo monarca oferece os seus serviços à coroa rival. Ele é aquele que como Camões poetiza no seu canto X: “(...) de seu Rei mostrando-se agravado,/ Caminho há-de fazer

<sup>19</sup> Retrato de D. João III de Portugal, que se encontra no Museu de São Roque) e é atribuído a Cristóvão Lopes. Ele é uma réplica dum quadro de Anthonis Moro, pintado em 1522 (Museu do Prado, Madrid). [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:D.\\_Jo%C3%A3o\\_III\\_-\\_Crist%C3%B3v%C3%A3o\\_Lopes\\_\(attrib\).png#/media/File:D.\\_Jo%C3%A3o\\_III\\_-\\_Crist%C3%B3v%C3%A3o\\_Lopes\\_\(attrib\).png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:D._Jo%C3%A3o_III_-_Crist%C3%B3v%C3%A3o_Lopes_(attrib).png#/media/File:D._Jo%C3%A3o_III_-_Crist%C3%B3v%C3%A3o_Lopes_(attrib).png)

nunca cuidado.”<sup>20</sup> Magalhães buscaria a parte mais remota da costa de Vera Cruz, atravessando, como Camões poetiza: “(...) a via mais que meia/ Que ao Antártico Pólo vai da linha.”<sup>21</sup> Ele passaria o estreito que ficaria com o seu nome, caminharía, no escrever da epopeia lusíada: “para outro mar e terra que ficaria onde / com suas frias asa o Austro a esconde.”

Se Fernão de Magalhães revelou, como escreve Luís Filipe Thomaz, um verdadeiro toque de génio, ao seguir a rota mais racional, atravessando à primeira tentativa a imensidão do Pacífico, a Elcano assiste o mérito de haver *conduzido a salvamento a sua nau, seguindo uma rota quase tão desconhecida com a adoptada por Magalhães no Pacífico*. Esta oferecia inúmeros e desconhecidos perigos que foram ultrapassados.

Enfim... descobrir os actores da História é compreender um mundo pretérito, um presente em construção, onde a História está sob o permanente signo da irrupção do novo. O nosso papel enquanto seus “leitores” e “actores” é proceder à sua fidedigna análise, conscientes que como Paul Ricoeur escreveu que sob a memória e o esquecimento está a vida, porém escrever a vida é uma outra história, a qual está sempre inacabada...<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Cf. CAMÕES, Luís – **Os Lusíadas**, p. 369

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 370

<sup>22</sup> RICOEUR, Paul – **L'émémoire, l'histoire, l'oubli**, p. 659

**Bibliografia citada:**

- ANDRADA, Francisco - **Cronica do muyto alto e muito poderoso Rey destes Reynos de Portugal Dom Ioão o III deste nome...**Lisboa: Jorge Rodriguez, 1613.
- AVELAR, Ana Paula-Representações de Fernão de Magalhães na cronística da Expansão. In **VII Simpósio de História Marítima: Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico- Antecedentes e Consequentes**. Lisboa: Academia de Marinha, 2002. ISBN 972-781-062-4, pp. 305-321.
- AVELAR, Ana Paula – **D. João III- O Piedoso**. Lisboa: Quidnovi, 2009. ISBN978-989-554-590-2.
- BARROS, João - **Ásia... Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente**. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1992.
- BERGREEN, Laurence – **Magallanes- Hasta los confines de la Tierra**. Barcelona: Editorial Ariel, 2018-2019. ISBN 978-84-344-2939-0
- CAMÓES, Luís-Os Lusíadas. Lisboa: Imprensa Nacional, 1972.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de – **Ho Sexto Livro da Historia do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses**. Coimbra: João Barreira, 1554.
- CORREIA, Gaspar - **Lendas da Índia**. Porto:Lello & Irmão –Editores, 1975.
- CORREIA, Gaspar - **Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)**. Lisboa: Academia das ciências de Lisboa, 1992.
- COSTA, João Paulo Oliveira - **D. Manuel I-1469-1521- Um Príncipe do Renascimento**. Lisboa: Círculo dos Leitores-CEPCEP, 2007. ISBN 978-972-759-920-2.
- DELACROIX, Christian et al. – **Historiographies-concepts et débats**. Paris: Gallimard, 2010. ISBN978-2-07-043927-0.
- GALVÃO, António - **Tratado que compôs o nobre & notauel capitão Antonio Galvão, dos diuersos & desuayrados caminhos, por onde nos tempos passados a pimenta & especearia veyo da Índia ás nossas partes, & assi de todos os descobrimentos antigos & modernos, que são feitos até a era de mil & quinhentos & cinquenta....** - [Lisboa]: João Barreira, 1563.
- GÓIS, Damião - **Chronica do Felicissimo Rei Dom Emanuel ...** Lisboa: Francisco Correa, 1566-1567.
- KOHLER, Alfred – **Carlos V- 1500-1558. Una Biografía**. Madrid-Barcelona: Marcial Pons, 2001. ISBN 84-95379-21-X
- OSÓRIO, Jerónimo - **De Rebus Emanuelis regis...**Lisboa: António Gonçalves, 1571.
- RICOEUR, Paul-**L'émémoire, l'histoire, l'oubli**. Paris: Editions du Seuil, 2000.ISBN 2-02-056332-0.
- THOMAZ, Luís Filipe - **O Drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer...** Lisboa: Gradiva, 2018. ISBN 978-989-616-859-9.
- ZWIEG, Stefan – **Magalhães- o homem e o seu feito**. Lisboa: Assírio &Alvim, 2007.ISBN 978-972-37-1200-1.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
EMBAIXADA DO REINO DE ESPANHA EM PORTUGAL

**UM DIÁLOGO COM JUAN SEBASTIÁN ELCANO<sup>1</sup>**

Comunicação apresentada pelo Prof. Doutor  
Alfredo Alvar Ezquerro, em 23 de Maio

Quando comecei a preparar esta dissertação percebi que não sabia como começar, pois não quero fazer um artifício literário (como o utilizado por Cervantes no “Prólogo” do Quixote I), mas sim contar para vocês uma verdade tão grande quanto a das solitudes do mar oceânico. Mas, como é que eu posso sintetizar a vida de Juan Sebastián Elcano em menos de uma hora?

Peço licença para que as pessoas aqui presentes sejam algo benevolente e que aceitem e desculpem se eu não tratar algo, pois será por falta de tempo. Para esse público, também lhe peço que se vocês suspeitarem que há omissões graves na minha conferência pela minha ignorância, que vocês tenham misericórdia.

Não é fácil sintetizar a vida de um personagem em uma hora. E menos ainda se é a vida de alguém, nada mais nada menos, que mudou o curso da História da Humanidade. Esta tem um antes e um depois da vida deste homem de Guetaria, dura, intratável, difícil. Não se sabe bem a data em que ele nasceu, mas deve ter sido lá por 1476.

Então, sem saber como começar, de repente vi que tinha começado a pensar em voz alta e a escrever o que estava acontecendo comigo.

Primeiro, algumas reflexões gerais; segundo, um lembrete em voz alta dos escritos e compilações de documentos mais importantes feitas sobre Juan Sebastián Elcano. Terceiro... Eu ainda não sei o que dizer sobre Juan Sebastián Elcano, mas de seguro que alguma coisa me ocorrerá com a ajuda de Deus, que é o que eles diriam.

1º) A vida de Juan Sebastián Elcano (Guetaria, 1476 - Oceano Pacífico, 4 de agosto de 1526) é composta, como a vida de cada um de nós, por várias vidas, mais ou menos concatenadas. Podemos chamar cada uma dessas vidas de microvidas, ou períodos existenciais.

Por sua vez, como a vida do Homo Sapiens sempre e inevitavelmente acontece na sociedade, a relação entre o indivíduo e os grupos humanos que o cercam, grupos de pares, grupos menores ou grandes agrupamentos sociais, essa relação é estabelecida em função de normas culturais governadas por papéis sociais que respondem ao status de cada um.

Para cada status, um papel e a soma desses papéis, nós o chamaremos de um processo de aculturação.

---

<sup>1</sup> Tradução Silvia Alvar e Marcus Queiroz

Se você mudar de status (se mudar de separado para casado, de criança para adolescente, de plebeu para herói), terá que se adaptar ao novo processo de aculturação ou socialização. Se não houver uma adaptação correta, se a adaptação for quebrada, muitas coisas podem acontecer, muitas vezes levando à exclusão ou estigmatização social. Se, por outro lado, as adaptações são feitas com bom, então o “nada acontece” torna-se homogeneidade ou homogeneização social, segundo a qual, evidentemente, é que “nada acontece”.

Excepcionalmente, pode acontecer que o indivíduo rompa os moldes, mas desperta a admiração de seus pares e até das gerações vindouras: então, esse ser será um “desviante social”, mas positivo, assim como os santos, os heróis, todos aqueles a quem o grupo admira e deseja imitar ou alcançar ou respeitar.

2º) É muito curioso ver como no Século do Iluminismo, entre as muitas atividades intelectuais que fizeram para alcançar a Razão, olharam para o ser do povo. Os espanhóis iluminados procuravam o que o “ser” espanhol consistia, imerso este na defesa, precisamente do “ser” espanhol, para responder àquele geógrafo de segundo grau - Masson de Morvilliers - que estava bastante aborrecido com a Enciclopédia Metódica - em 1782 - o que é que a cultura europeia devia à Espanha. E Masson de Morvilliers implicitamente respondeu a si mesmo, que “nada”. O “nada” foi radicalmente respondido das fileiras do Iluminismo espanhol com muitos argumentos e, entre outros, foi batizado no século XVII como a Era de Ouro da Espanha.

O Século Ilustrado, o da Razão, na reivindicação do seu ser veio correndo ao Século do Humanismo, àquele do Renascimento, para provar a si mesmo e aos franceses de que a Espanha tinha sido grande. Podemos concluir que as buscas de grandezas do passado que foram feitas no século XVIII foram enormes. E elas foram feitas em todo lugar. Assim, por exemplo, a primeira biografia de Cervantes é de 1737 e a descoberta de sua certidão de batismo é de 1752. Até então não se conhecia nada do Cervantes de carne e de sangue. Por outro lado, no século XVIII foram publicados e reeditados muitos textos do século XVI, tanto em latim como traduzidos para o espanhol. Procurando-se no século XVIII glórias do passado no século XVI. Não surpreende, portanto, que a primeira grande monografia sobre o casal Magallanes-Elcano tenha sido publicada em 1769 pela Imprensa Real. O autor, Casimiro Gómez Ortega (ou Casimiro Ortega) foi um destacadíssimo botânico de Carlos III, envolvido na criação do Real Jardim Botânico, introdutor do Linnaeus, exegeta e escritor de alguns das grandes expedições científicas do século e, como vemos, também do Magallanes-Elcano<sup>2</sup>.

A partir dos anos da Ilustração começou um curioso costume já defendido pelos cronistas reais e outros historiadores (com rigor) no século XVI: o de escrever história baseada em documentos. E eles começaram a procurar em todos os lugares e por todos os assuntos, como

<sup>2</sup> ORTEGA, Casimiro de: El primer viaje hecho alrededor del mundo, emprendido por Hernando de Magallanes y llevado felizmente a término por Juan Sebastián del Cano, Madrid, Imprensa Real de la Gazeta, 1769.

vimos. No entanto, a invasão francesa salvífica e nunca tão bem ponderada, com todos os seus infundáveis estragos, brutal ou bestialmente quebrou esse processo de inovação cultural metodológica. E tudo parou. Como muitas outras coisas seriam paradas anos depois, várias vezes, por outra sucessão de guerras civis e outras instabilidades políticas.

Assim são as coisas, o primeiro trabalho em que a primeira viagem de Elcano foi narrada com uma profusão de documentos, foram trazidas à luz em 1837 por Martín Fernández de Navarrete, e naquele ano ele trouxe à luz outra série crucial de documentos para conhecer a segunda expedição de Juan Sebastián Elcano<sup>3</sup>, a de Jofre Garcia de Loáisa. Cinco anos depois, em 1842, ele publicou outra enxurrada de documentos, incluindo o testamento de nosso protagonista<sup>4</sup>.

De certa forma, então, poderíamos dizer que a metodologia histórica do Humanismo, retomada pelo Iluminismo e Pós-Ilustração ou Romantismo, isto é positivismo, estabeleceu os fundamentos documentais para conhecer, em primeira mão, o que essa façanha, aquela epopeia consistiu.

De certo modo, fora de sintonia, ou fora do tempo cronológico, mas não do intelectual, uma nova coleção documental foi publicada no início do século XX: a de Pastells, Toribio Medina<sup>5</sup>, etc

Mas, além dos documentos aos quais me refiro, obviamente, na maioria dos casos, documentos objetivos de origens administrativas, houveram outros escritos nos quais autores subjetivos, escritores, relataram o que aconteceu. Com pouca atenção, com rápidas alusões, começara a ser aspergida no século XVI.

Assim, por exemplo, quando Gonzalo Fernández de Oviedo publicou sua obra *História Geral e Natural das Índias* em 1535, seus contemporâneos deveriam ter sido apaixonados por suas fontes de informação, seu acesso a periódicos e cursos, as críticas que fez... Mesmo hoje eles cativam a narração de suas conversas com os navegadores. É um trabalho, então, vívido e singular.

Anos mais tarde, um cronista real muito interessante, Antonio de Herrera, editou a *História Geral dos fatos dos castelhanos nas ilhas e no continente do Mar Oceano* (1601). Embora ele tenha

<sup>3</sup> FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (coord.): Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias, tomo IV, “Expediciones al Maluco: Viaje de Magallanes y de Elcano”, Imprenta Nacional, Madrid, 1837, 416 pp. É a grande coleção documental, com um estudo histórico extraído desses documentos, da PRIMEIRA EXPEDIÇÃO DE ELCANO.

<sup>4</sup> FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín; SALVÁ, Miguel; SÁINZ DE BARANDA, Pedro: Colección de documentos inéditos para la Historia de España (CODOIN), Tomo I, Viuda de Calero, Madrid, 1842, 591 pp. Nesta compilação documental, pela primeira vez, foram editados vários documentos transcendentais, entre outros (a menos que eu erre em meu conhecimento) o TESTAMENTO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO.

<sup>5</sup> PASTELLS, Pablo (S.I.) y BAYLE, Constantino (col.): El descubrimiento del estrecho de Magallanes en conmemoración del IV Centenario. Parte Primera. Sucesores de Rivadeneira, Madrid, 1920, 453 pp.



lidade com documentação de arquivo, mais do que Oviedo, por exemplo, ele não podia falar com os protagonistas de tantas aventuras: ele não podia fazer uma “história oral”. É muito importante a transcendência que dá à guerra entre o castelhano e o português pelo domínio das Índias Orientais, enquanto se está assinando - ou quase - o tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529).

Mas, além das coleções documentais, ou das referências históricas, havia também outras obras, outros manuscritos de qualidade inestimável: os jornais e os cursos.

Os mais famosos são os do italiano Antonio de Pigafetta e o do grego de Rodes, Francisco Albo. No entanto, uma vez que por várias razões diferentes investigações foram feitas e declarações das circunstâncias das viagens foram tomadas, estas foram reconstruídas a partir de várias perspectivas.

A partir do jornal de Pigafetta existem várias edições e até digitalizações. Esta é uma história chamativa, mas não sem exageros e fantasias (muito tarde medieval) e tem uma peculiaridade singular: não cita ao longo da história a volta ao mundo do Juan Sebastian Elcano. Quando Stephan Zweig escreveu a sua biografia de Magallanes, talvez ele encontrou no livro de Pigafetta sua perfeita estrutura intelectual: Zweig ignorou, seja por desprezo ou ignorância, qualquer contribuição da cultura espanhola para os momentos decisivos na história (quando eles aparecem castelhanos em suas obras, eles fazem isso por seu feito impessoal, não por pertencerem a qualquer grupo social). Às vezes não sei se Zweig poderia ser o Masson de Morvilliers da primeira metade do século XX. Portanto, o texto de Zweig deve ser lido com essa prevenção: sua base é Pigafetta, admirador de Magallanes, o silenciador de Elcano; sua base não são os documentos publicados por Fernández de Navarrete ou Pastells. Em qualquer caso, vale a pena levar em conta a edição de Pigafetta de Leoncio Cabrera Fernández da *Primeira Viagem ao Mundo*, Dastin, Las Rozas, 2002.

O Derrotero de Albo, embora seja menos interessante do ponto de vista criativo, produz dados astronômicos de maior interesse e algumas apreciações que, pelo simples fato de anotá-las, exigem reflexão. Felizmente o Derrotero de Francisco Albo é conservado no Arquivo Geral das Índias, *Patronato Real*, 34, 5.

Tal é o interesse que esses periódicos e cursos têm em seu caminho por causa de suas circunstâncias subjetivas criativas, que há - pelo menos - uma antologia das relações das primeiras jornadas de circunavegação, ambas da Carta de Elcano dando notícias de sua chegada a Sanlúcar, como das viagens de Pigafetta, Transilvano, Albo, Mafra e outros em obra sem editora nem compiladora, intitulado *La primera vuelta al Mundo*, nas edições Miraguano e Polifemo, Madri, 2012, 329 pp.

Vale a pena mencionar nesta breve relação historiográfica a obra de Lucena, de 2003, sobre o nosso protagonista<sup>6</sup>.

Nesta ordem, poderíamos agora incluir o estudo exaustivo de COMELLAS, José Luis: *La primera vuelta al mundo*, Rialp, Madrid, 2012, 223 pp.

---

<sup>6</sup> LUCENA, Manuel: Juan Sebastián Elcano, Ariel, Barcelona, 2003, 291 pp.

Em 2013, foi publicada uma biografia que preparei por encomenda da Sra. Helena Revored, Presidente da Prosegur.

Da segunda expedição de Jofre García de Loáisá às Molucas há menos informação, mas elas também são muito suculentas. Esta expedição partiu de La Coruña, Espanha, no dia 24 de julho de 1525. Ao longo do caminho, muitos de seus navegantes morreram um após o outro, assim como o próprio Loáisá, no 30 de julho de 1526, e Elcano, no 4 de agosto. Esta expedição de Loáisá conclui-se quando restou o único dos navios que partiu, em 1536, após onze anos de ausências, calamidades, guerras com portugueses e outras situações improváveis.

Da expedição de Jofre Garcia de Loáisá, algumas histórias escritas a bordo são preservadas, como eu digo. Obviamente, devo destacar o que está preservado no Palácio Real, escrito por Andrés de Urdaneta. Ele foi o primeiro marinheiro que fez a tornavajagem de Oceania à Nova Espanha, começando com ele a primeira globalização. Urdaneta é, em seu relato da viagem de Loáisá, lacônico demais quando fala (ou fica em silêncio) sobre Juan Sebastián Elcano. Sua relação da viagem de Loáisá está inserida como Anexo I da biografia que Uncilla lhe dedicou em 1907<sup>7</sup>.

A última coisa que foi publicada sobre Urdaneta devemos a memória do V centenário do seu nascimento em Ordícia e assim, além de catálogos de exposições e monografias (*Urdaneta en su tiempo*), há uma compilação de obras de TRUCHUELO GARCÍA, S. (ed. .): *Andrés de Urdaneta: un hombre moderno*, Ordícia, 2009.

Em outra ordem das coisas, “ La cuestión del Maluco “ foi tratada por vários autores. Assim, por Latorre em 1923 em um breve estudo em que o autor analisa os problemas decorrentes do Tratado de Tordesilhas e da concepção da Terra ainda plana, até o Tratado de Zaragoza, passando pelas reuniões de Badajoz-Elvás<sup>8</sup>.

Como é fácil imaginar, as leituras de obras sobre a expansão castelhana, vasca, andaluza, e espanhola em geral, ou sobre a história dos navegadores espanhóis no século XVI e depois no Pacífico são surpreendentes, assim como as biografias dos personagens mais famosos.

Aparentemente, todo aquele infinito capítulo da história da humanidade, a busca da fama, ou a superação do eu individual, não merecem a atenção de produtores, diretores e roteiristas, talvez porque você não consegue obter nada sublime daqueles talentos incontestáveis.

Felizmente, parece que vários ministérios se uniram para lançar as comemorações (<http://vcentenario.es/>).

Felizmente para mim, verifica-se que, daquele indivíduo, o documento mais transcendente que eles fizeram é preservado e que agora o limitamos a ser apenas um ato legal.

Juan Sebastián Elcano ditou o testamento. E isso é preservado. Tem algumas coisas interessantes.

<sup>7</sup> UNCILLA Y ARROITAJÁUREGUI, Fermín: *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, Imprenta de la Provincia, San Sebastián, 1907, pp. 317-430.

<sup>8</sup> LATORRE, Germán: “Los españoles y portugueses en Ultramar. La cuestión del Maluco”, Tip. Zaruela, Sevilla, 1923, 39 pp.

Na verdade, foi ditada a um certo Ortes de Perea, o escriba da Marinha na segunda viagem de Elcano, que certamente, foi desvendando a formal e legal que todo testamento deve ter.

Ortes de Perea leu para Elcano o título, mais ou menos normal que todos nós teremos que colocar algum dia, Deus quer que seja mais tarde que cedo e Juan Sebastián Elcano aceita a inclusão no registro de suas últimas vontades.

*“Em nomine de Deus amém. Saiba quantas cartas você verá, como fiz com o capitão Juan Sebastian del Cano, um residente da cidade de Guetaria, doente da minha pessoa e saudável com minha compreensão e julgamento natural ...”*

A leitura lenta de um testamento ensina muitas coisas, se estiver escrito com sentimento. Para que um testamento seja válido, devemos nos identificar, dizer quem somos e, acima de tudo, testar a saúde do nosso julgamento e compreensão.

Mas devemos também ter isso em mente (“sabendo que a vida do homem é mortal e a morte é muito certa e o tempo é muito incerto, e para isso qualquer cristão católico deve estar preparado como um cristão fiel para a vontade de Deus”...) que a vida do homem é mortal, que nem remédios, nem ervas nos tornarão imortais e temos que estar preparados para que a qualquer momento possamos nos sentar ao lado do rosto velho, feio, desdentado e não identificável.

Com o testamento, nós damos paz a nós mesmos, mas como há sociedades que não se perdem no absurdo, com o testamento você também pode dar paz aos que ficam aqui. Nada como fazer uma profissão de fé clara, ressonante e vigorosa: “Portanto, eu, acreditando firmemente em tudo o que a Santa Madre Igreja acredita fiel e verdadeiramente, ordeno e faço a minha vontade e a minha última vontade da seguinte maneira”.

Assim, ele estava meio ditando, aceitando parcialmente as fórmulas que o escriba lhe dizia.

Como regra geral, foi indicado que a primeira coisa que faremos é entregar nossas almas a Deus, que as criou para isso, e pedir à Santa Virgem Maria que seja nossa intercessora e advogada no julgamento. Ticiano, em seu magnífico O Juízo Final, retratou a Virgem Maria caminhando em direção ao Deus do Julgamento Final, mas se virou para nós, como se dissesse: “acompanhe-me sem medos”.

Juan pediu que os presentes e aniversários fossem feitos na paróquia de San Salvador de Guetaria, onde era natural. Mas ele acrescentou que queria que os funerais e missas de aniversário fossem feitos “de acordo com a pessoa em meu estado”. Ou seja, sentindo-se próximo da morte, apesar de ter sido sobrecarregado pelo Imperador, seu rei, ele preferiu continuar considerando-se como um dos seus. Para isso, ele pediu que ele fosse colocado no osso, na cova, onde seu pai e seus antepassados foram, ou seja, aqueles que fizeram dele uma pessoa de seu status social.

Com a piedade e a caridade que os unia naquela época, ele comandou seis ducados para as três ordens de resgate dos cativos (ele considerava os trinitários descalços uma ordem, os calçados outra, e além disso, estavam também os mercedários), dois para cada ordem, mas com certa ira, mesmo indicando que esta caridade de seu dinheiro foi paga, esclareceu que

eles não foram pagos até que o rei não tinha libertado-lhe tudo o que lhe devia: isto é, quando ele terminou sua primeira circunavegação o rei fez misericórdia de 500 ducados de ouro, que nunca foram pagos e tiveram que passar o resto da vida amaldiçoando a brecha.

Juan Sebastián era um homem de muitas orações, e não quis esquecer nenhuma igreja em sua terra natal: para San Salvador de Guetaria deu também seis ducados de ouro. Para San Martín, que faz parte da jurisdição de Guetaria, mais doze ducados de ouro para uma casula<sup>9</sup> (embora em seu testamento escreveu “cláusula”) para o diácono e subdiácono, que tinha que ser de pano, colorida, de alta qualidade, o preço devia ser de um ducado de ouro a haste<sup>10</sup> e, portanto, também Juan Sebastián estava fazendo menção a esses lugares de sua infância e juventude que sua mãe lhe ensinou. Elas são as que ensinam tudo de bom para a inserção de um na sociedade, com ela também aprendeu, ao longo do tempo, a venerar a San Provencio, Magdalena, San Antón, San Pedro, Santa Cruz, San Pelayo de Zarauz, os pobres de San Lazaro, a eremitério de San Gregorio, ao hospital da cidade, todos eles receberiam um ducado. No entanto, à igreja de Nossa Senhora da Heziar doou quarenta ducados para decorar-la ao gosto dos testamentários. Para a igreja do Señor Santiago de Galicia, seis ducados, porque o segundo exército partiu para as Molucas desde La Coruña.

E a ladainha de caridades para que a sua paisagem visual e imaginada de igrejas, retábulos ou capelas danificadas pudesse ter o decoro que deveriam ter para melhor servir a Deus, continuou: “Item ordeno a Santa Maria de Guadalupe seis ducados de ouro. Item enviado para Nossa Senhora de Aranzazu um ducado de ouro. Item enviado para Nossa Senhora de Iruniraunzu, outro ducado de ouro. Item enviado para o mosteiro de Sasiola dez ducados de ouro. Item enviado para Santa Engrácia de Ayazna um ducado de ouro...”<sup>11</sup>.

Em tempos prometera peregrinar a igreja de Santa Verónica em Alicante, Espanha, porque na sua juventude, talvez quando a expedição de Cisneros a Orão em 1509, ou algo mais tarde com o Grande Capitão, Gonzalo Fernández de Córdoba, passara por lá com um navio não de sua propriedade, o que lhe deu sustento e vida e mudou algo em ele e por isso fez exvotos ao eremitério em questão. O fato é que agora tudo parecia pressagiar que ele não seria capaz de ir ao eremitério de Verónica de Alicante. Era evidente. No entanto, ele ordenou que, em seu lugar, um romero estaria encarregado de cumprir o voto, e ele receberia 6 ducados. Além disso, como obra de caridade, ele daria 24 ducados de esmola à igreja. Teria que trazer um recibo do sacerdote e dos mordomos justificando que o dinheiro tinha sido depositado.

<sup>9</sup> Em espanhol casulla.

<sup>10</sup> Um haste não alcançava o metro de longitude: pense na qualidade da peça doada, a um ducado de ouro a haste.

<sup>11</sup> Em espanhol: “ítem mando á Santa María de Guadalupe seis ducados de oro. Item mando á nuestra Señora de Aranzazu un ducado de oro. Item mando á nuestra Señora de Iruniraunzu un ducado de oro. Item mando al monasterio de Sasiola diez ducados de oro. Item mando á Santa Engracia de Ayazna un ducado de oro...”

Antes de embarcar nesta viagem, ele havia combinado com o guardião e frade do mosteiro de San Francisco, em La Coruña, para dar uma missa de Conceção diariamente e implorar por sua alma e de todos os navegadores do exército até eles voltaram para a Espanha e seriam pagos quando retornassem. Ele lembrou bem que fez a doação diante do escriba do número de Cristóbal de Polo que o registrou. Ele ordenou que eles fossem pagos.

Uma das obrigações e direitos que os crentes têm, é dar caridade cristã aos necessitados. Juan Sebastián deu às trinta mulheres mais necessitadas de Guetaria saias de cordelhatte branco. Já que eram os testamentários os que decidiriam para que mulheres eram as esmoladas, ele precisava conhecê-las. E aquelas que não foram conhecidas, é como se não existissem. Mas, quando elas estivessem vestidas com o terno de lã grossa, seriam reconhecíveis.

Ele admirou a memória de seu pai. Por esta razão, ele pediu uma missa por ano para sua alma em Guetaria, na igreja de San Salvador e Don Lorenzo de Sorazabal; outra na Madalena pelo seu irmão Domingo; outra em San Sebastian pelo sobrinho do Sr. Rodrigo de Aínza. Elas seriam pagas a cada uma de acordo com o costume em cada uma das igrejas.

Ele insistiu que todos os itens acima fossem pagos quando o rei lhe pagasse o que devia e que ninguém tivesse o direito de pedir nada até aquele dia. Se o rei não lhe pagasse o cometido, nenhuma das suas missas ou ordens de caridade para a salvação de sua alma - e de seus antepassados - seriam cumpridas! E isso atormentou a ele e a qualquer um, pois podemos ter certeza de que ele se importava mais com isso do que com deixar os seus herdeiros protegidos.

Ele teve um filho natural, Domingo del Cano, com uma moça virgem, Mari Hernández de Hernialde. Para ela eram 100 ducados de ouro, pagos antes de se cumprir dois anos da chegada de seu testamento na Espanha. Como Elcano gostava de falar sobre “Espanha”, o seu adorado destino, tanto como da sua natureza, de Guetaria e seus arredores!

No leito de morte ele se lembrava da felicidade de Valladolid no retorno da primeira grande viagem, e o que aconteceu entre María de Vidaurreta e ele. E ele lembra que depois de “acontecer” juntos, ela lhe disse que estava grávida e depois nasceu uma filha, mas não tinha tempo para lidar com isso e se esqueceu das duas..., até agora, quando o remorso, ou talvez as palavras sábias de algum confessor, o fizeram ver a covardia de sua existência e sua mesquinhez: abandonar uma filha, fruto do pecado de seus pais, e ela seria quem o pagaria, coitada, durante a vida inteira. Em mais de uma ocasião, no mar, ele pensava em Vidaurreta e na garota. Assim, em seu testamento, ele ordenou que, se ainda viva, a levassem para Guetaria e fosse mantida por os testamentários até ela ter idade suficiente para se casar e uma vez que casada lhe deram 400 ducados de ouro como dote, desde que o casamento fosse aprovado pelos testamentários, de não ser aceitado, ela não receberia nada e esse dote seria para o seu legítimo herdeiro. Mesmo assim, Maria de Vidaurreta deixou “pela criança dela [da menina] e para tranquilidade da sua consciência” receberia 40 ducados antes de um ano após a chegada do testamento a Espanha. Mais uma vez, Espanha.

E como ele estava com as coisas da família, decidiu doar seu dinheiro para os seus parentes: para a sua prima Isabel del Puerto, uma saia de quatro ducados. Para o seu sobrinho

Martin, filho de Sebastian, 20 ducados. Para o outro sobrinho do mesmo irmão, Domingo, outros 20 ducados.

Nota: a metade do que deu para a mãe de sua filha; o 20% do que deu à mãe do seu filho.

Em todo testamento que se prezasse, era necessário fazer as contas. E estas eram mais exaustivas, quanto mais ordenado fosse o testador com as coisas da vida.

Juan Sebastián Elcano declarou que tinha “para meus bens” 1.750 ducados de ouro que o rei lhe devia, daqueles que foram cobrados - isto é, que seriam pagos - contra a renda e o orçamento da Casa de Locação das Especiarias (em La Coruña, Espanha).

Desses 656.250 maravedis (o equivalente à 1.750 ducados), o rei antecipou 100.000 como uma “armação” da segunda armada para o Maluco. Ou seja, no tipo de cargas que fossem transportadas. No entanto, por causa de “uma certa necessidade que eu tinha” ele recorreu ao grande credor dessas forças armadas, Cristóbal de Haro, que lhe deu 50 mil maravedis e outros “onze ou doze mil” (ou seja, um empréstimo e seus interesses que só Elcano e Haro sabem em que condições eles concordaram) sobre os 100.000 do rei que serviriam como endosso. Além disso, os 1.484 ducados que segundo os relatos de Elcano, o deixaram ao dever do rei.

Outro item de sua propriedade eram os 1.000 ducados que o rei lhe concedeu por ser um capitão nesse exército. Mas como o rei estava sem dinheiro, Cristóbal de Haro avançou da seguinte maneira: 500 em dinheiro e a outra metade em armações.

O terceiro item de seus bens eram cerca de 800 machados “mais ou menos”, que ao preço que estavam, não era um mau investimento.

O quarto item de sua propriedade eram nove quintais de ferro<sup>12</sup> que cabiam em setenta cubos, embora ele devesse dois quintais, um para Luzon e o outro para Benavides.

Além disso, Juan Sebastian declarou que ele tinha em uma caixa dividido com Diego de Covarrubias Englisea - que morreu e seus chefes analisaram a distribuição - artigos para tráfego, contas, “bacinejas”, holandas, nabales e toalhas de mesa no valor de 50.962 maravedis.

Todas aquelas coisas e engenhocas e aquelas moedas de ouro, que no momento eram endossos no papel, foram usadas para trocar com os reis daqueles povos selvagens, e até, quando apropriado, as usavam a bordo, como pratos, saleiros, cristais comuns, papel em resmas que é uma grande invenção, tecidos de cortinados, pratos, facas, tesouras fascinantes, fios e chapéus, pedaços de nabal, e mais holandas e brittanes e toalhas de mesa e muitos tecidos e de todos os tipos, que são fáceis de transportar, suportam a viagem e encantam os índios.

Em outra caixa, Elcano carregava, sendo sua única propriedade, miçangas amarelas enfiadas, outras frisadas e coisas que se perderiam com o tempo, como os “sarticos de mata mundo”, e ele carregava uma caixa com uns binóculos e mais cordelate, e frisos e outro fardel com panos amarelos e vermelhos; e no outro, peças holandesas e até mesmo uma jarra de prata, e tigelas de muito bom peso e bem feitas, e colheres e até quarenta chapéus, e o ocasional anel de ouro, mesmo com suas pedras e tudo.

<sup>12</sup> Ao redor de 414kg.

Para se vestir e resgatar, ele usava uma camada de grana aguadera, mas já velha; uma jaqueta de pano verde, outra de fulvo e outra de tecido verde escuro. Saios mais novos e mais velhos, de Valência, ou de veludo, ou de cetim. Mais de meia dúzia de gibões de veludo ou cetim, preto, prata, vermelho, fulvo, jaquetas e calzas, meias e calzones; bonetinhos, papahigenos, bonés, scofias e travesseiros e colchões e cobertores e escravos e, claro, lençóis e cobertores e também dezenove camisas, embora haveria outras em outro lugar.

E ele também carregava panelas e potes de cobre e pratos de estanho e balas de ferro para quando ele cozinhava a bordo, e panelas de ferro também.

Como era cavaleiro, ele carregava suas duas espadas e como descobridor, uma esfera do mundo e um livro “chamado almanaque em latim” (que pena que os escribas se importam tão pouco com a leitura de livros e não nos falem mais claramente quais são os títulos!) Essa cópia foi a famosa inserção de *Almanach noua plurimis annis venturis* de John Stoeffler e Jacobo Pflaum, publicada em 1499 e quase com uma nova edição por ano em toda a cristandade, pois contou muito bem a posição das estrelas e serviu para guiar os marinheiros melhor no mar. Ele também carregou “outro livro de astrologia”. Ambas cópias estavam dispostas para se as entregar a Andrés de San Martín, além de um tecido vermelho de Londres para fazer uma jaqueta.

Juan Sebastián declarou que não tinha dívidas e queria que suas roupas fossem dadas, em traços largos, como segue: para Andrés de Urdaneta, o gibão de tafetá de prata; o gibão carmesim a Hernando de Guevara; e outras camisas e calças para Esteban e Martín Pérez.

Martín Pérez era irmão de Juan. E o Hernando de Guevara também. No total, havia quatro irmãos: “Se Martín Pérez bater com seus irmãos, os quatro que o compartilham como irmãos sem qualquer diferença [...] e eu digo que com Guevara eles são os quatro”. E mais adiante: “Eu mando Martín Pérez, meu irmão, para lhe dar todos os meus resgates para resgatar”.

Além disso, distribuiu os queijos que ele tinha a bordo: o trigo, a farinha, o polvo, o congue e os barris de vinho branco, o óleo e tudo mais, que quando a vida acaba, qual é o valor de ser o mais rico do cemitério? Embora poucas riquezas estivessem nessa viagem!

Na vida, o homem tem que enfrentar o seu destino. A verdade é que nosso destino é ver como enfrentamos a morte. Então, depois disso, quando o Vale das Lágrimas termina quando saímos, para os que ficam não é ruim deixar um sinal. Então Juan Sebastián nomeou herdeiro. Hoje quero copiar todo o parágrafo em que ele fez, porque apesar de ser reservado, dá a impressão de que por uma linha está a lei, o que deve ser feito e, por outro, os sentimentos. Ou seja, que a mãe e a primeira amante aparecem:

“Cumpri e paguei todas as despesas e dívidas mencionadas no remanescente deixo meu herdeiro universal de todos os meus bens, bem como raízes e tudo o que me pertence de qualquer causa e razão para Domingo del Cano, meu filho, e Mari Fernández Dernalde com esta condição e pacto: que minha esposa [mãe] Sra. Catalina del Puerto seja uma dama e desfrute de todas as minhas posses e tenha inventário e desfrute do usufruto delas em toda

sua vida ou antes até sua vontade dela e depois de seus dias deixar os bens ao dito Domingo, meu herdeiro <sup>13</sup>.

E assim são as coisas dos homens: que seu herdeiro universal era o filho que ele tinha com a menina virgem; o da menina nascida em Valladolid, nenhuma palavra quando ele nomeia herdeiro, porque ela era uma mulher; e parece que Hernalde se lembra dela com um certo carinho, o de Valladolid, algo um pouco e a mãe, tudo. Na verdade, ela é a única que aparece seriamente em toda essa algazarra de garçons, moças, meias e outros itens de entretenimento colocados e removidos.

Se seu filho Domingo morresse, ele passaria a herança a sua mãe, a de Juan, e então ele ditou com raiva, “que nem sua mãe nem parente próximo dele [de Domingo] não tenha direito” à herança e nesse caso “eu deixo para meu herdeiro universal de todos os meus bens para a dita minha querida mãe “. Só agora a menina de Valladolid entra no esquema hereditário de Juan Sebastián: “que ela [minha mãe] pode herdar e tomar como herdeira de todos os meus bens a felicidade da minha filha se ela viver, com as condições e pactos que ela quer sem que para esta ação ou qualquer direito tenha algum de seus filhos de minha esposa [mãe] e peço que seja minha filha obediente a ela e seja o que deveria ser tal pessoa que em tal caso, na ausência do meu filho torne minha filha a minha herdeira ...”.

Além disso, se Domingo morresse sem herdeiros, a herdeira universal seria a meia-irmã. E se ela não tiver filhos, herdará tudo Martín Pérez del Cano, “meu irmão”.

Então, o filho, herdeiro universal. Na sua ausência, a mãe do testador. E, nesse caso, ele cuidaria da criança da filha para torná-la depois herdeira. E se ele morresse vazio, seria o seu irmão Martín.

“Para cumprir e enviar e pagar ou executar todos os mandatos acima, deixo para minhas vontades administradores e executores do povo de meu filho e filha e minha propriedade...” para Loáisa, que tinha menos vida para pronunciá-lo, mas “para a felicidade minha senhora [mãe] Sra. Catalina del Puerto” e “especialmente para o governo dos ditos meu filho e filha deixo minha esposa e meu irmão Dom Domingo e Domingo Martínez de Gorostiaga para que minha senhora e meu irmão Dom Domingo e Domingo Martínez de Gorostiaga e Rodrigo de Gaínza meu sobrinho administrem seu povo e governem e quando tenham idade, casa-los e eu peço que como bons administradores e governadores eles queiram procurar por eles e por suas coisas...” Para isso estava a avó, para procurar as coisas e casamentos dos netos naturais!

<sup>13</sup> Em espanhol: “E cumplido y pagado todas las mandas y deudas susodichas en lo remanesciente deixo por mi heredero universal de todos mis bienes así muebles como raíces y de todo lo que a mí me pertenece de cualquier causa y razón a Domingo del Cano mi hijo e de Mari Fernández Dernalde con esta condición y pacto: que mi señora [madre] doña Catalina del Puerto sea señora e usufructuaria de todos mis bienes habidos y por haber por inventario y que goce del usufructo de ellos en toda su vida o antes hasta que fuese su voluntad de ella y después de sus días deje los dichos bienes al dicho Domingo mi heredero”.



Com emoção, sem dúvida, Juan fechou o testamento. O escriba disse-lhe qual era a fórmula que a fecharia antes de assiná-la:

“Foi feito este o meu testamento dentro do navio Vitória no Mar do Sul estando num grau de linha equinocial, a vinte e seis dias do mês de julho, no ano do Senhor de mil e quinhentos e vinte e seis anos.”

Como testemunhas assinaram sete. Andres de Urdaneta estava presente, que aprendeu muito - ele também - com o nosso herói.

Alguns dias depois ele morreu. Foi o 4 de agosto de 1526.

Que Deus tenha misericórdia de suas almas, porque muitos estavam morrendo e não viram terra por nenhuma parte.

Envolveram-no em uma mortalha e o jogaram no mar, depois de rezar um responso. Eu não entro em mais detalhes para a gente não ficar triste.

Pode ser relativamente simples narrar, por meio de uma sucessão de datas, referências, tumultos em San Julián, a chegada do San Antonio à Espanha antes de tempo, as aventuras por caminhos desconhecidos até então para o homem, a descoberta do Paso (27-XI-1520), calouros, escaramuças, mortes de capitães gerais (27-IV-1521), reuniões com naufragos de expedições anteriores, problemas com os portugueses, derrotas contra correntes e outras calamidades e dificuldades, como deram a volta ao mundo e como, a partir da morte de Magalhães, Juan Sebastián Elcano (6-IX-1522) assumiu o controle do esquadrão, ou seus restos mortais.

Foram três anos menos quatorze dias.

Dezoito homens haviam chegado, embora não muito saudáveis.

Apenas um navio dos cinco que haviam saído, o Victoria, tinha sido amarrado.

Eles tinham viajado cerca de 14.000 léguas, quase 46.300 léguas marinhas (cerca de 86.000 quilômetros).

Eles sempre navegaram para o oeste: a Terra era redonda e nunca mais plana!

A sua chegada se espalhou desde Sanlúcar até Castilha, Valladolid, onde ele não era mais o rei, mas o Imperador Carlos V. Melhor dito, a notícia se espalhou por Castilha, mas também por toda a Cristandade, por todo o mundo, por onde se fez qualquer façanha!

Assim que puderam, foram apresentar contas a Sua Majestade, beijar suas mãos e oferecer-lhe tudo o que trouxeram no navio.

Mas, claro, antes tiveram que esclarecer algumas coisas que estavam acontecendo durante a viagem.

Muitas perguntas foram feitas em todos os lugares onde iam, ao mesmo tempo em que eram aplaudidos. Algumas perguntas mais insidiosas do que outras, mais cheias de curiosidade aqui do que acolá, pois todos queriam saber.

Todos, incluindo a Justiça do Rei.

Foi no dia 6 de setembro de 1522, quando chegaram a Sanlúcar de Barrameda, Espanha.

Foi a primeira vez que os homens boxearam e circunavegaram o mundo e andaram tudo o que o sol anda por aí. Nesse mesmo dia o capitão escreveu a Sua Majestade o Imperador para lhe dar a notícia da chegada. Sua Majestade estava em Valladolid com o Tribunal e quando se soube da chegada, houve grandes alvoroços e alegrias. Tanto, que a carta do capitão foi copiada várias vezes e enviada para tantas cidades da Europa, onde devem ser mantidas por muito tempo. Não há quatro anos parece que o original foi descoberto em uma subasta em Madrid em 2014 e depositada nel Arquivo Geral das Índias. Foi transcrita de qualquer forma. Para não atrapalhar, li uma daquelas transcrições, mas garanto que no texto original Elcano tuteia ao Imperador, por exemplo; *Magalhaes* es “Magallas” ou “Malagas”.

A carta do capitão não era muito longa para mil dias de viagem, mas era muito densa. A transcrição que chegou até hoje diz assim (mas tem pouco a ver com o original), e tem sido descrita como “uma tradução rocambolesca” (María Antonia Colomar referindo-se a Toribio Medina de 1920):

“Deixe Sua Majestade saber que nós retornamos dezoito homens com apenas um dos navios que Sua Majestade enviou sob o comando do Capitão General Hernando de Magallanes - de memória gloriosa. Conheça Vossa Majestade que encontramos cânfora, canela e pérolas. Que vos se digne a valorizar o fato de termos viajado por todo o mundo, que começamos no oeste, voltamos no leste”<sup>14</sup>.

“Sua Alta Majestade saberá como chegamos a dezoito homens com apenas um dos cinco navios que Sua Majestade enviou ao descobrir a Especiaria com o capitão Fernando de Magalhães, que deve ser a glória sagrada porque Sua Alta Majestade é servida pelas coisas que aconteceram como aqueles que eu digo... “ (e seguem duas páginas resumindo as calamidades e sucessos)<sup>15</sup>.

Ele também diz na cópia que “Mas Sua Alta Majestade saberá que o que temos para estimar e ter é que descobrimos e arredondamos toda a redondeza do mundo, indo para o oeste e vindo do leste”<sup>16</sup>.

Alguns, como Herrera, falaram publicamente que o capitão tinha implorado “que se fizesse alguma misericórdia”, o que não é verdade (Herrera, II, p 382). Mas ele pediu: o hábito de Santiago, a capitania do exército, permissão para transportar armas... E concluiu que a carta, como começou e se desenvolveu, tratava o Carlos V pelo primeiro nome, “servo de Tua Alta Majestade”. Naqueles jornais de Laurgain estão as petições, a concessão do montante de

<sup>14</sup> O duplicado se encontra (2014) em AGÍndias, Patronato Real, 48-20. Está digitalizada em PARES.

<sup>15</sup> A transcrição do original feita por Alvar, 2019: “Saberá tu Alta Majestad, cómo somos llegado diez y ocho hombres solamente con una de las cinco naos que tu Alta Majestad envió en descubrimiento de la Especiería con el capitán Fernando de Magallanes que santa gloria haya que porque tu alta majestad sea servida de las cosas principales que habemos pasado como aquellas que digo...”.

<sup>16</sup> Alvar, 2019: “Mas sabrá tu Alta Majestad lo que en más habemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e veniendo por el oriente”.

500 ducados por ano a Juan Sebastián Elcano, o perdão por ter vendido um navio a estrangeiros e a cedula real reclamando o pago do que lhe devia...

Não foi muito lisonjeiro quando chegaram a Sanlúcar. Elcano contratou uma traineira para subir rio acima: a água entrou pela quilha, as velas estavam - é claro - para o arrasto! Então eles subiram Guadalquivir até que no dia 8 eles entraram no porto de Las Muelas.

Em Sevilha, decidiu-se convocar a cidade para o dia seguinte. Do cais eles foram diretamente para o templo da Victoria, em Triana, como haviam prometido há três anos! Então eles chegaram à catedral em procissão. No final de um breve tedeum, cada um deles foi recolhendo por quem ele podia, ou como podia. Alguns voltaram ao seu berço no barco.

A partir do dia 10 de setembro, eles começaram a descarregar. Os oficiais da Casa da Contratação exigiam os livros de mercadoria e o capitão deu-os a eles. Tinha que ser feito assim. Como muitas vezes na vida, é o habitual, mas eles eram heróis, ou agora apenas vasalos? Havia um problema com os pesos, é claro, uns marroquinos tinham vendido o cravo para eles e provavelmente eles tinham-lhes enganado. Sem dúvida, os mouros tinham pesado a mercadoria com pesos de madeira que não davam o peso exato, e até mesmo a haviam comprado fresca e secou no caminho! Felizmente, para demonstrar a verdade de todas as coisas, o capitão-geral tinha pegado um peso daqueles com que costumavam carregar o navio.

Entregaram um pouco mais de 528 quintais de cravo-da-índia ao agente de Cristóbal de Haro, o comerciante que financiara um quinto da expedição. Isso era o que pertencia ao rei. Os outros, cada um como ele poderia ter, carregavam seus sacos ou caixas com cravo, canela, noz-moscada e outras especiarias, com as quais faziam seus negócios; eles admiravam um dos seus dois índios trazidos das Molucas, que iam e vinham perguntando o que era um ducado ou um maravedi, e quanta pimenta podia comprar com um real de prata, e não pararam para investigar o valor das especiarias entre os cristãos.

Foi assim que deixaram o navio Vitória vazio, o navio que lhes deu vida e fama. Os da Câmara dos Contratantes desmantelaram a artilharia e a munição, que eram do rei. O navio foi reparado, mas na segunda viagem a América, afundou no meio do Oceano Mar, fazendo com que toda a sua tripulação morrera. Que Deus tenha pena de suas almas, como fez nos corpos dos 18 da primeira circunavegação.

Numa carta no 13 de setembro 1522 e desde Valladolid, o Imperador, em resposta ao escrito pelo capitão (“Eu vi sua carta que você escreveu-me desde Sanlúcar que eu sei da sua chegada ao salvamento do navio chamado Victoria”) agradeceu a Deus que poderia ter de volta alguns, “e porque eu quero me informar da viagem que você tem feito e como isso aconteceu”. Sua Majestade ordenou ao capitão que “duas pessoas que vieram com você, aquelas com a razão mais sã e melhor” fossem para a corte, onde gostaria que estivesse, para dar razão do que aconteceu. Além disso, “quando você vier, você trará com você todas as escrituras, relatórios de carro que você fez na dita viagem”. Da mesma forma, em rápida recompensa por todos os seus sofrimentos, ele lhe deu um quarto do quinto real e, cheio de bondade, que o Imperador embora mesquinho era muito gentil, informou ao capitão que dos treze homens

que permaneceram em Cabo Verde “enviei prever a sua deliberação o que for conveniente”.

O capitão escolheu dois homens, Francisco Albo e Fernando de Bustamante, para acompanhá-lo a Valladolid. Francisco Albo tinha estado escrevendo o curso da viagem, que por algo foi o piloto da Vitória. Bustamante, barbeiro e curador, era amigo do capitão.

Os três chegaram a Valladolid, onde foram bem recebidos e entretidos. Pigafetta, que apareceu ali, entregou uma cópia do jornal ao rei e falou com pouca cortesia de Elcano. No entanto, Gonzalo Fernández de Oviedo estava quase eloqüentemente querendo conversar com Elcano sobre muitas coisas da viagem, muitas das quais ele reconheceu como “eu falei e me comuniquéi muito na corte de César, no ano de mil e quinhentos e vinte e quatro” (*Biblioteca de Autores Españoles*, II, 237a) e indagou sobre ostras e pérolas, porque escreveu em sua *Historia General y Natural de las Indias* que “quero me informar disso, e perguntei a Juan Sebastián Elcano e Fernando de Bustamante e eles me disseram que era uma piada” (BAE, II, p. 225b).

Finalmente, o Imperador concedeu Elcano uma pensão anual de 500 ducados de ouro que seriam cobrados com os recursos da Casa de Contratação (Valladolid, 23 de janeiro de 1523). Que coisas tem a Roda da Fortuna! Quando ele embarcou uma segunda vez, ele ainda não tinha começado a pagar essas quantias tão grandes. E protestou. O protesto chegou aos ouvidos do Imperador Invicto e ele ordenou que, assim que ele retornasse, ele deveria ser pago pelo que ele havia ordenado (Madri, 15 de abril de 1525). A recompensa nunca foi dada.

Ele também foi condecorado e recebeu um brasão de armas, com uma lenda que será lembrada pelos séculos dos séculos: *Primus circumdedisti me*. O escudo, que foi desenhado pelos reis de armas do rei, é dividido em dois quartéis. No primeiro aparece um castelo dourado; e o segundo tem dois paus de canela colocados em uma lâmina, acompanhados nos flancos e apontados de três nozes-moscada e aparados com doze dentes de especiarias, todos em um campo de gules.

Todos estes documentos publicou Navarrete em CODOIN, 1842. Estavam perdidos e recentemente foram encontrados por Borja Eguinagalde, entre os “jornais Laurgain”<sup>17</sup>.

Don Juan Sebastian estava tão orgulhoso de tantas misericórdias que Gonzalo Fernández de Oviedo lhe ensinou “um privilégio honroso que Sua Majestade Cesárea lhe concedeu, elogiando-o pelo primeiro homem que circulo o mundo do universo e circulo e navegou em tudo; e o melhorou em seus braços, aumentando-os em novas insígnias e honorarias. E ele me disse que Sua Majestade havia feito isso a ele, dando-lhe aluguel e ele fez outros subsídios para seus serviços” (BAE, II, 237<sup>a</sup>) e disse-lhe muitas coisas sobre a viagem, que serviu para ilustrar e documentar a história do cronista das Índias.

<sup>17</sup> EGUINAGALDE, Borja: “Las dos “cartas” que escribió el capitán Juan Sebastián de Elcano a su regreso”, en *La primera vuelta al mundo*. Edición conmemorativa del V Centenario del viaje de Magallanes y Elcano, 1519-1522, Taverna Librería, Madrid, 2019, pgs. 145-176. “Las dos “cartas” que escribió el capitán Juan Sebastián de Elcano a su regreso”, en *La primera vuelta al mundo... Apéndice documental*, pgs. 232-34. El Archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1526), marino de Getaria. Actas del II Congreso internacional sobre la I Vuelta al Mundo, Sanlúcar de Barrameda, 2017.; Sevilla, 2017, pgs. 65-93.

Ainda havia mais coisas, mas por agora, fico com as páginas da fama, não sei como escrevê-las, ou não acho que possa melhorar as de Gonzalo Fernández de Oviedo, que escreveu sobre a Arca de Noé, sobre o *Argo*, sobre o Jason, sobre o navio *Sosi* do rei do Egito, sobre a *Gallega* de Colombo, ponderando suas façanhas, mas deixando claro que o maior de todos é o da *Victória*; porque eles, naquele raro, extraordinário, intenso e complexo século XVI, conseguiram superar tudo o que precede e mudar o curso da história da Humanidade.

O resto da viagem da segunda armada -conhecida como “de Loáisa”- foi entre titânica e desanimadora.

No final, os portugueses prevaleceram sobre os castelhanos. Pouco a pouco, os sobreviventes da expedição de Loáisa estavam chegando, até a primavera de 1536, à Espanha. Entre eles, um, Andrés de Urdaneta, veio carregado de planos, mapas, cartulans e experiências. Eles foram confiscados em Lisboa, mas seu conhecimento não pôde ser removido. Ele os exibiu de memória diante do Conselho das Índias, em Valladolid. As primeiras palavras de sua *Relación del viaje de Loáise* e as últimas são válidas para vermos como essa grande armada se desfez: “Segunda-feira, 17 de julho de 1525, deixamos a cidade de La Coruña para as ilhas de Maluco” e “no final de fevereiro de 1535 deixei as Ilhas Maluco para a Índia de Portugal...” e é isso. Em todo caso, em 1565 ele conseguiu pela primeira vez na história da humanidade retornar da Oceania para a América. A viagem épica, aproveitando as correntes de Kuro-Siwo, cuja existência havia sido sonhada pelos navegantes espanhóis durante meio século antes, foi uma descoberta não inferior à das correntes marítimas e dos ventos descobertos e utilizados por Colombo.

De fato, com Elcano ele viajou ao redor do mundo e foi mostrado que a Terra era redonda.

Com Andrés de Urdaneta e a partir de 1565, a primeira globalização do planeta foi lançada pelos vascos e castelhanos, desde que as saídas das frotas de Sevilha para Nova Espanha e Tierra Firme e de Acapulco para Manila foram regulamentadas.

Como não nos sentir orgulhosos e até superiores por ser uma geração de eleitos que estava desmantelando tudo o que é conhecido e construindo um fascinante Novo Mundo?

E eles, como nós, sentiram esperança, medos, contradições daquela imensa e prodigiosa primeira globalização, tão semelhante e próxima do que estamos vivendo hoje e sendo protagonistas e atores.

Não é de surpreender que os mais espertos desejem se apropriar desses feitos, enquanto outros mais melífluos olhem para o outro lado, assustadores, porque não conseguem entender as ações daqueles titãs cheios de defeitos e virtudes, que por algo eram seres humanos.

Lá, no meio do Oceano Pacífico e tão pateticamente, terminaram os dias de Juan Sebastián Elcano, que tinha sido o primeiro homem a viajar ao redor do mundo e que provou estar ao redor da Terra, nosso planeta.

## DE “ILHA DA VERA CRUZ” A “BRASIL” UMA REVISITAÇÃO SERENA DE UMA ANTIGA CRENÇA\*

Comunicação apresentada pelo Académico  
Onésimo Teotónio Almeida<sup>1</sup>, em 28 Maio

**Resumo:** A atribuição do nome Brasil como tendo originado no pau Brasil só pode ser metade da história, não entendível quando se ignora o percurso do nome da mítica ilha Brasil. Proponho fazer uma revisitação serena do que hoje é possível conjecturar-se sobre a fixação definitiva do nome Brasil.

Parecerá leviano atrevimento pensar sequer na hipótese de poder acrescentar-se o que quer que seja de novo sobre algo acerca que há muito tempo não suscita qualquer dúvida - o nome “Brasil”<sup>2</sup>. Já tanto foi escrito sobre o tema que dificilmente escaparei a repetições do já conhecido. Todavia, intrigado desde há muito por esta questão, durante muitos anos fui acumulando num dossier todas as informações pertinentes com que me fui cruzando. Algumas delas são divertidas. Por exemplo, circula pela Internet a seguinte explicação para a origem do nome “Brasil”:

VOCÊS SABIAM QUE O NOME DO BRASIL FOI TIRADO DO NOME BETH ISRAEL A (casa de Israel)?

Sim é verdade... Quem descobriu o pau BRASIL foi um JUDEU ALFAIATE convertido à força pela INQUISIÇÃO CATÓLICA; quando viu os indígenas usando o pau Brasil para pintar o corpo o Alfaiate Judeu resolveu experimentar para TINGIR ROUPA; e aí o resultado foi um sucesso e o JUDEU alfaiate resolveu dar nome a arvo...re de BETH ISRAEL (casa de Israel), como poderia levantar suspeita que ele era Judeu, ele resolveu tirar as letras das frases de acordo com a tradição Judia: primeiro 4 letras: ISRA= RASI (LEMBRANDO QUE HEBREU SE ESCRIVE DA DIREITA PARA ESQUERDA E SEGNIFICA OS TALIT E TZTSITE

---

\* Texto lido na Academia da Marinha na sessão de 28 de Maio de 2019.

<sup>1</sup> Brown University

<sup>2</sup> No final da leitura desta minha comunicação na Academia da Marinha, o estudioso e autor brasileiro José Paulo Cavalcanti entregou-me a seguinte nota:

“Brasil – Permanece amplamente aceita a tese de que o nome deriva da madeira pau-Brasil, cuja tinta é rubra – da cor da brasa. Com variáveis:

1. Seria a ilha misteriosa que fugia dos navegadores, toda a vez que era avistada. Hy-Brazil (Eduardo Bueno, 1998)
2. Seria proveniente do celta *bress*, dando origem ao verbo inglês *to bless*, abençoar. A palavra significaria “terra abençoada” (Eduardo Bueno, 2013). A associação com a madeira, e não com a ilha, somente prevaleceu porque seus comerciantes eram chamados *brasileiros*.
3. Do hebraico *barzel*, ou *berzel*, ferro. Pau-brasil seria sinónimo de “apu-ferro”.
4. Hebraístas acreditam que possa haver correlação entre o nome do país e as quatro esposas de Jacó, que aparecem na Bíblia com os nomes de Bila, Rachel, Zilpa e Lea. Coincidindo com o radical da palavra Brasil, B-R-Z-L. Este país teria sido então, desde tempos imemoriais, pátria para os filhos de Jacó.”

vestimenta Judaica com 4 cordões transados para as rezas, representando os 4 cantos da terra); Depois ele substituiu o “E” por B= Beth = BRASI ; e o “L” ele deixou onde estava ficando o nome = BRASIL; Note que ele tirou o “E” para não colocar o nome do criador em vão “EL” em aramaico quer dizer =DIO.<sup>3</sup>

Quando um tanto timidamente propus ao Professor Francisco Contente Domingues este tópico para a minha intervenção, perguntei-lhe se ele já tinha escrito sobre esse tema. Em resposta, recebi um email nos seguintes termos:

Não, não escrevi nada. Há todavia uma coisa que me faz espécie: aparentemente a ilha fantástica Brazil aparece na cartografia apenas após o descobrimento de 1500, quando me parece que podia não ser disparatada a ideia de que a ilha fantástica fosse a origem do baptismo do novo território. É que todos os anos lembro aos meus alunos que a procura destas ilhas fantásticas foi uma das “motivações” dos Descobrimientos: há dados objectivos como o da expedição de João Afonso do Estreito que dão conta de que às vezes saíam de propósito à procura delas. Sobre isto já terei eventualmente escrito alguma coisa - recordo bem - mas é esta a ideia, não a terei desenvolvido mais.

Que eu saiba, o único historiador a referir a geografia imaginária como factor importante nessas “motivações” foi Luís de Albuquerque na Introdução à História dos Descobrimientos de 1959.<sup>4</sup>

Como acima disse, vem de trás este meu interesse por esta questão. Assim, num encontro internacional sobre os Descobrimientos portugueses em Bogotá, Colômbia, perguntei ao historiador Luiz Felipe Thomaz qual a sua explicação para o nome Brasil. Generoso como é seu apanágio, resumiu o que pensa e ofereceu-se mesmo para passá-lo por escrito. Transcrevo da nota em papel que me entregou:

O nome de Brasil vem do italiano verzino, que significa o mesmo e por seu turno deriva do árabe warsi, “da côr do wars” (nome de um corante amarelado extraído de uma planta do Iémen, que é salvo erro uma espécie de Memoxylum (ou Memecylon?) tinctorium, da família das Baseláceas.

- warsi> verzino.brasil (certamente por contaminação com brasa devido à cor avermelhada)
- o nome de brasil começou por se aplicar ao pau brasil asiático, ou pau de sapão (Caesalpinia sappan, da família das Leguminosas), originário do Sueste asiático, que aparece nos mercados europeus a partir do século XII (como está escrito, pode ler-se XVI)
- Cristóvão Colombo encontrou, na sua 2ª viagem, pau brasil na costa ocidental da ilha Espanhola (S. Domingos) e, na 3ª viagem, no Golfo de Paria (Venezuela). Tratava-se da Caesalpinia brasiliensis, chamada brásilete ou brasil-açu (“brasil grande” em tupi guarani porque a árvore é alta), que dá um corante de qualidade inferior.
- Foi Americo Vespúcio quem, na sua viagem de 1501-1502 ao Brasil descobriu a existência aí de uma espécie que dá um corante de melhor qualidade, a Caesalpinia equinata, um arbusto grande ou pequena árvore espinhosa, o “pau de pernambuco”, que começou imediatamente a ser comercializado e acabou por dar o nome ao país.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Informação do Grupo-Sefarad, redistribuída na rede <https://blog.lusofonias.net/?p=793>

<sup>4</sup> Email de 18 de Setembro de 2018.

<sup>5</sup> Nota manuscrita na Universidad de los Andes, Bogotá, Colômbia, Bogotá, 25 de Abril de 2013.

A entrada “Brasil” no *Dicionário da História de Portugal*, coordenado por Joel Serrão não toca o problema da origem do nome<sup>6</sup>. Jorge Couto termina a entrada sobre “Pau-Brasil” no *Dicionário da Expansão Portuguesa, 1415-1600*, dirigido por Francisco Contente Domingues, com a seguinte afirmação:

A partir de meados de Quinhentos, a primazia económica do pau-brasil foi gradualmente suplantada pela exportação de açúcar e de algodão. No início da segunda década de Quinhentos, surgiu, pela primeira vez, numa carta de Afonso de Albuquerque a D. Manuel I e no globo de Martini (1512), o termo “Brasil” para designar a América portuguesa, tendo suplantado a denominação oficial “Terra de Santa Cruz” e as designações italianas “terra dos Papagaios” ou “de Gonçalo Coelho”. A substituição do símbolo da Paixão cristã por um “pau que tingia panos” seria duramente criticada, na segunda metade do século XVI, por João de Barros e por Pero Magalhães de Gândavo, atribuindo-a a obra do demónio.<sup>7</sup>

Nos apontamentos que guardo num dossier sobre o nome “Brasil” encontro uma passagem cuja origem anotei como sendo de um artigo de Daniel de Sá<sup>8</sup>, para o Instituto Cultural de Ponta Delgada. Transcrevo-a:

A palavra *brasil* e a composta *pau-brasil* existem na Língua Portuguesa desde tempos antiquíssimos. Ao concluir a carta do achamento levada por Gaspar de Lemos a D. Manuel, Pêro Vaz de Caminha escreveu: “*deste porto seguro da vossa jlha de vera cruz oje sesta feira do primeiro dia de mayo de 1500.*” (Na carta que D. Manuel escreverá aos Reis Católicos dando-lhes a nova do achamento, o nome com que referirá o Brasil será o de *Terra de Santa Cruz*.) Embora houvesse na frota quem pensasse que haviam tocado terra firme, a ideia dominante foi a de que se tratava de uma ilha. Mestre João, o astrónomo que acompanhou a expedição para determinar a situação geográfica das terras a que aportasse, enviou também uma carta a D. Manuel, na qual disse: “*Quanto, Senhor, ao sítio desta terra, mande Vossa Alteza trazer um mapa-múndi que tem Pero Vaz Bisagudo e por aí poderá ver Vossa Alteza o sítio desta terra; mas aquele mapa-múndi não certifica se esta terra é habitada ou não; é mapa dos antigos e ali achará Vossa Alteza escrita também a Mina. Ontem quase entendemos por acenos que esta era ilha, e que eram quatro, e que doutra ilha vêm aqui almadias a pelejar com eles e os levam cativos.*” No final da carta escreveu: “*Feita em Vera Cruz no primeiro de maio de 1500.*” Portanto, e apesar da convicção de que aquela suposta ilha vinha referida em mapas antigos, não lhe foi dado nenhum dos nomes neles contidos. E se acaso o nome *Brasil*, que só surgirá uns anos mais tarde, se devesse à crença nas velhas lendas célticas, teria sido certamente o de *Ilha Brasil* o primeiro baptismo do imenso território. João de Barros, nas *Décadas* (1552), deixou dito: “*...tanto que daquela terra começou de vir o pau vermelho chamado brasil, trabalhou que este nome ficasse na boca do povo, e que perdesse o de Santa Cruz. Como que importava mais o nome de um pau que tingia panos, que daquele pau que deu tintura a todos os sacramentos por que somos salvos, por o sangue de Cristo Jesus que nele foi derramado.*” E, no século seguinte, Frei Vicente do Salvador, autor da primeira História do Brasil e que possivelmente leu João de Barros, haveria de escrever: “*como o demónio com o sinal da cruz perdeu todo o domínio que*

<sup>6</sup> Assinada por J. A. G. de M., pp. 373-382.

<sup>7</sup> Jorge Couto, “Pau-Brasil”, in *Dicionário da Expansão Portuguesa*, direcção de Francisco Contente Domingues, vol. 2. Lisboa: Círculo Leitores, 2016, pp. 619-620.

<sup>8</sup> Escritor e erudito açoriano (1944-2013) muito interessado em História.



*tinha sobre os homens, receando perder também o muito que tinha em os desta terra, trabalhou que se esquecesse o primeiro nome Santa Cruz e lhe ficasse o de Brasil”<sup>9</sup>*

Segundo José Manuel Garcia, o nome Brasil aparece pela primeira vez numa carta de Afonso de Albuquerque a D. Manuel em 1 de Abril de 1512<sup>10</sup>. Todavia, o nome brasil surge associado à terra, muito embora para se referir ao que parece ser a madeira; Duarte Pacheco Pereira, no seu *Esmeraldo de Situ Orbis* (1505-8?) escreve logo no capítulo 2º do Primeiro Livro:

& findo por esta costa sobredita do mesmo círculo equinocial em diante por vinte & oito graus de ladeza contra o pollo antarico hey achado nela muito e fino brazil com outras muitas couzas de que os nauios nestes Reynos vem grandemente carregados<sup>11</sup>

O termo Brasil aparece no *Roteiro* de Álvaro Velho da viagem de Vasco da Gama numa referência à terra de Conimata, que tem “mill aliffantes de guerra; nesta terra há muitas pedras çafiras e **muito brasyll**.”<sup>12</sup> Depois, um pouco mais adiante, ele explica que o preço de um “quintal de **brasill** val dez cruzados.”<sup>13</sup> Este pormenor não é somenos pois indicia que havia pau-brasil em mais do que um lugar. Neste caso específico, fica claro que não se trata de uma referência ao Brasil, pois tal território ainda não tinha sido “descoberto”, além de ficar claro que se menciona uma terra de elefantes, pois assim vem dito no texto. Ora, esses outros lugares onde também existia o mesmo tipo de madeira não receberam o nome de Brasil. Isso deveria constituir para nós um ponto de interrogação.

Actualmente, possuímos bastante mais informação sobre o comércio do pau-brasil a partir da terra brasileira. Pelos vistos, terá começado bem cedo. Cameron Dodge, no bem informado artigo “A forgotten century of Brazilwood: The Brazilian trade after the emergency of sugar”, publicado no *e-Journal of Portuguese History*, recua aos primeiros tempos desse comércio. Depois de referir que Amerigo Vespucci, que em 1502 viajou no navio comandado pelo capitão Gonçalo Coelho ao longo da costa do Rio Grande do Norte até ao Paraná, onde encontrou “infinitas quantidades de pau-brasil”<sup>14</sup>, Dodge escreve:

O comércio do pau-brasil teve início com as primeiras viagens dos portugueses ao Brasil nos primeiros anos do século dezasseis. A armada de Pedro Cabral, a quem se deve a descoberta do Brasil pela Europa, foi a primeira a exportar pau-brasil para Portugal.

<sup>9</sup> Apontamentos do meu dossier sobre esta questão. Mantive com Daniel de Sá uma longa conversa sobre esta temática. Na altura não tive o devido cuidado de registar com mais pormenor a origem deste texto pois não imaginava que o seu autor desapareceria tão cedo do meio de nós.

<sup>10</sup> Ver José Manuel Garcia, *A Descoberta do Brasil por Pedro Álvares Cabral*, vol 8 da série Descobrimentos (Lisboa: Jornal Público, 2015), pp. 91.

<sup>11</sup> *Esmeraldu de Situ Orbis*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1892, cap. 2º, p. 49.

<sup>12</sup> Álvaro Velho, *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII*, 2. Ed., correcta e augmentada de algumas observações principalmente philologicas por A. Herculano e o Barão do Castello de Paiva. Lisboa: Imprensa Nacional, 1861, p. 113.

<sup>13</sup> P. 115.

<sup>14</sup> Amerigo Vespucci, “Carta de Américo Vespúcio a Lourenço dei Medici”, in Janaína Amado e Luiz Carlos Figueiredo (orgs.), *Brasil 1500: Quarenta Documentos*. São Paulo: Editora da Universidade de Brasília, 2001, pp. 273-283.

A frota alcançou Porto Seguro, no futuro estado da Baía, em Abril de 1500. Após uma estadia de uma semana, a maior parte da armada continuou a rota ao largo do Cabo da Boa Esperança em direcção à Índia, o destino original da viagem; mas Cabral mandou regressar a Lisboa o capitão Gaspar de Lemos, no navio de mantimentos da frota, a fim de dar a notícia da descoberta do novo território ao rei Dom Manuel. O navio do capitão Lemos levava um carregamento de pau-brasil que tinha sido devidamente preparado por nativos do Brasil durante a breve estadia dos europeus (Guedes, 1975a: 165-172; Sousa, 1978: 56-57).

Em face das notícias da descoberta do Brasil e da chegada do primeiro carregamento de pau-brasil a Lisboa, D. Manuel enviou rapidamente uma segunda expedição com o fim de prosseguir na exploração das novas terras a que Cabral tinha aportado. Esta expedição deu notícia de "infinitas quantidades de pau-brasil" existentes no território, e certamente trouxe novo carregamento da madeira corante para Lisboa (Guedes, 1975b: 226-239; Vespucci, 2005: 282).

Estas duas primeiras viagens tiveram como resultado revelar a quantidade de pau-brasil no Brasil bem como o potencial valor económico da colónia para a coroa portuguesa. Após o regresso da segunda expedição, em 1502, a coroa começou a atribuir os direitos de controlo das trocas comerciais com o território a comerciantes privados que se propusessem financiar o comércio do pau-brasil nos primeiros anos.

Durante algumas décadas da actividade comercial, o aval real teve a forma de contrato de monopólio outorgado a um indivíduo ou consórcio, os quais, a partir daí, passavam a ter exclusividade na importação de pau-brasil directamente do Brasil. A coroa portuguesa já há muito que tinha realizado semelhantes contratos de monopólio sobre os direitos de controlo do comércio nos territórios da África ocidental, durante o século quinze, e à medida que os portugueses iam gradualmente abrindo caminho para sul da costa atlântica de África (Sousa, 1978: 58). Os contratos do pau-brasil do século dezasseis eram simplesmente o prolongamento para o Novo Mundo das tradicionais práticas comerciais do império português.

D. Manuel outorgou o primeiro contrato a um consórcio de mercadores de Lisboa liderado por Fernão de Noronha. Para os primeiros três anos do contrato, a coroa estipulou, para Noronha e os seus parceiros, o seguinte: o envio anual de seis navios para o Brasil para comercializar o pau-brasil, a exploração de mais 300 léguas de terra ao longo da costa durante cada expedição, e a construção e manutenção de um forte. Tudo isto, incluindo a construção do forte e a manutenção da sua guarnição, deveria ser custeado pelos mercadores. Para além disso, os mercadores estavam obrigados a pagar à coroa uma parte do total dos lucros: nada no primeiro ano, um sexto no segundo, e um quarto no terceiro ano. À medida que a duração do contrato foi aumentando, também os seus objectivos se tornaram mais estritamente económicos por natureza, e mais definida também a quantidade de pau-brasil que era permitido transaccionar. A partir de 1505, os mercadores foram autorizados a importar anualmente 20.000 quintais de pau-brasil, um privilégio pelo qual tinham que pagar 4.000 ducados por ano.

De importância crucial foi a proibição, por parte da coroa, da importação de qualquer outro tipo de madeira corante proveniente da Ásia (Rondinelli, 2001: 270; Masser, 2001: 401).<sup>4</sup> Basicamente, esta medida significava que o pau-brasil que Loronha e os seus associados traziam para Lisboa passava a ser a única madeira corante disponível na Europa, à excepção daquela que ia passando por outras vias através do Levante.

O consórcio de Loronha organizou expedições para o Brasil em 1502 e 1503 que obtiveram excelentes resultados no tocante às obrigações dos mercadores para com o rei e aos lucros obtidos graças aos direitos de monopólio do grupo. Da primeira expedição resultou o registo em mapa de uma enorme área de costa do Brasil, desde o Cabo de São Roque, no nordeste,

até Porto Seguro. Na viagem, procederam ao carregamento de pau-brasil e de escravos indígenas que trouxeram para Lisboa.<sup>15</sup>

Deixemos agora esta questão do primeiro uso do termo e demos um salto no tempo. Foi durante o século XIX - quando já estava mais do que estabelecida na voz corrente essa versão de ter sido a existência abundante de pau-brasil a transformar o nome da terra descoberta a oeste no quadrante sul do hemisfério inicialmente denominada Vera Cruz - que começaram a ser descobertos mapas antigos onde se registava uma ilha a oeste da Irlanda, cujo nome recebeu diversas variantes e que, ao longo dos anos, foi mudando de lugar: Breasail, Breasil, Brazi, Brazir, Braçir, Brasil. Uma sondagem desses mapas permite-nos verificar que essa ilha, «erupção do maravilhoso celta», segundo a *Enciclopédia dos Lugares Mágicos de Portugal*, de Paulo Pereira<sup>16</sup> surge na cartografia náutica desde o primeiro quartel do século XIV. Embora com variações no nome, parece tratar-se da mesma ilha, se bem que nem sempre exactamente no mesmo lugar. Na verdade, uma ilha chamada Brasil aparece já, por exemplo, num mapa da Catalunha de 1325-1330, no mapa de Dulcert de 1339, no mapa dos irmãos Pizagani de 1375-1378 e no mapa do cartógrafo veneziano Andrea Bianco de 1436. Surge também no mapa do cartógrafo veneziano Zuane Pizzigano e no mapa anónimo designado por Weimar, ambos de 1424, onde por sinal surgem igualmente o arquipélago dos Açores e as ilhas Antília, Satanazes, Saya e Ymana. As mesmas ilhas aparecem, com idêntico aspecto, na carta de 1435 do genovês Battista Beccario (onde as ilhas lendárias são clara e implicitamente identificadas com os Açores reais, através da expressão adjunta: “ilhas nova ou recentemente descobertas”), bem como nas cartas de Bartolomeu Pareto, de 1455, e Gracioso Benincasa, de 1470 e 1482.

Hoje, «O’Brasil» é um sobrenome irlandês, proveniente de «Hy Bressail» ou «O Brazil» (que supostamente significa «*Ilha Afortunada*»), sendo «Brasil», «Bracil», «Bracir», corruptelas do termo original. A ilha surge nos mapas juntamente com a dos Demônios<sup>17</sup> e outras, como Avalon, da lenda do rei Artur, ilha de São Brandão e Gronelândia. Foi intensamente procurada, inclusive pelo «desconcertante Cristóvão Colombo», como regista ainda a atrás referida Enciclopédia.

Aqui, desviar-nos-emos precisamente para essa questão da busca de ilhas, mencionadas em livros diversos, que os cartógrafos colocavam nos mapas não por elas terem sido já descobertas, mas porque um ou mais autores a elas tinham aludido. A princípio lançadas nos mapas um pouco ao acaso, aos poucos a cartografia, que chegava ao requinte de parar uma linha de costa precisamente onde terminava a experiência autêntica ou visualização dela pelos tripulantes de

<sup>15</sup> Cameron J. G. Dodge, “A Forgotten Century of Brazilwood: The Brazilwood Trade from the Mid-Sixteenth to the Mid-Seventeenth Century”, *e-Journal of Portuguese History*, Vol. 16, number 1, June 2018. Tradução de José Francisco Costa. Todas as traduções dos textos originalmente em inglês aqui citados são também da sua responsabilidade.

<sup>16</sup> Volume 8, Lisboa, 2006.

<sup>17</sup> Veja-se sobre ela o meu artigo “Plutarco e as ilhas Satanazes do mapa de 1424, incluído no meu livro *O Século dos Prodigios. A Ciência no Portugal da Expansão* (Lisboa: Quetzal, 2018), pp. 311-320.

um barco, foi-se tornando mais sofisticada e, por isso, começou-se a desenhar diferentemente as ilhas que figuravam nos mapas apenas por se ouvir delas em referência livresca ou da tradição oral, distinguindo-as das que eram lá colocadas por terem sido de facto encontradas. As ilhas “míticas” adquiriram formas vagas de rectângulos ou círculos, enquanto o desenho das outras, as já achadas, procuravam reproduzir com rigor as suas linhas de costa.

Reitere-se, portanto, que muitas dessas ilhas surgiam nos mapas não por serem conhecidas, mas porque delas se ouvia falar, graças à referência em livros e/ou lendas, as mais das vezes em fontes literárias de toda a ordem, em regra sem qualquer rigor histórico. O facto, porém, é que nesse tempo não havia critérios rigorosos para se diferenciar alusões míticas das autenticadas e, por isso, com frequência as caravelas partiam para o mar à sua procura. Quando passavam sem as encontrar pelo que se supusera ser o local da sua existência, em vez de as eliminarem, os cartógrafos desviavam-na para outros pontos do mapa. Foi assim que a busca de lugares míticos acabou agindo sobre o imaginário dos navegadores que, numa atitude mental de tentativa e erro (*trial and error*) foram corrigindo os mapas existentes aos poucos libertando-os das ilhas que nunca foram encontradas e que, portanto, eram definitivamente consideradas míticas. O exemplo mais típico é o da Antília, sobre que até o grande cartógrafo Armando Cortesão escreveu um volumoso tratado em que a tomou por um lugar real, sugerindo que poderia ser o continente americano. Como sabemos, as Antilhas acabaram recebendo esse nome *by default*, isto é, não tendo ninguém encontrado a ilha Antília em parte nenhuma, acharam que poderia ser qualquer uma daquele arquipélago a noroeste da América do Sul que ficou sendo conhecido precisamente por Antilhas. As ilhas da Macaronésia (ou Ilhas Afortunadas), designação que os gregos atribuíram a ilhas para lá do estreito de Gibraltar, devem ter recebido o seu nome de forma semelhante, com a diferença de que é bem possível que os fenícios, e mesmo os gregos tivessem conhecido pelo menos as Canárias. À medida que foram surgindo outros arquipélagos (Madeira, Açores, Cabo Verde), o nome foi colando e ainda hoje em geografia os quatro arquipélagos no seu conjunto partilham esse nome.

Sobre os gregos e as ilhas para lá de Gibraltar, James S. Romm escreve:

Na verdade, uma vez que os Pilares ou Colunas de Hércules – nome que está usualmente associado aos dois promontórios existentes à entrada do Estreito de Gibraltar – permitiam a única ligação entre o já familiar Mediterrâneo e o desconhecido Oceano, tornaram-se, por isso, num símbolo vivo da saída ou barreira entre dois mundos – o da parte de dentro e o do lado de fora. Essencialmente, permaneceram na imaginação grega como um lugar interdito [*non plus ultra*], em aviso aos navegadores para não avançarem para mais longe. É o caso de Pindar, por exemplo, que, na exortação aos atletas vitoriosos, adopta este marco geográfico como um paradigma dos limites da audácia humana:

E eis que Theron, ao atingir, nas suas façanhas, o limite máximo de todas as forças, toca as Colunas de Hércules. Homem nenhum, sábio ou insensato, poderá aproximar-se do que fica para além. Se eu o tentasse, seria um louco. (O.L. 3.43-45)<sup>18</sup>

<sup>18</sup> James S. Romm, *The Edges of the Earth in Ancient Thought* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1992, p.17.

John Gillis, no seu livro *Islands of the Mind*, faz a seguinte e bem perspicaz afirmação sobre ilhas:

As ilhas convocam uma gama de emoções muito mais vasta do que acontece com qualquer outra formação terrestre. Nelas, projectamos os nossos desejos mais intensos; por outro lado, elas são o lugar dos nossos maiores medos. Na ilha sentimo-nos extraordinariamente livres, mas presos também.<sup>19</sup>

Vale a pena citar outra passagem desse livro de Gillis:

Por altura dos séculos catorze e quinze os espaços do interior da Europa eram registados em mapas com uma precisão já bastante grande. Mas, se a geografia estava prestes a ganhar uma nova vida no continente, a geosofia teve o seu renascimento em mar aberto. Enquanto os portulanos produziam uma cada vez maior definição das zonas costeiras, o vago oceano permanecia aberto à especulação. Tudo o que se desconhecia era imaginado com sendo uma ilha; e, nos finais da Idade Média, os *mappaemundi*, com ilustrações de uma só terra extensa e contínua, tiveram que competir com um novo tipo de cartografia exclusivamente concentrada nas ilhas ao largo da costa. Conhecidos como *isolario*, estes livros das ilhas foram produzidos em grande número em Veneza, ela própria uma cidade construída sobre ilhas, e sede de um império insular que se estendia por todo o Mediterrâneo.<sup>20</sup>

Gillis prossegue afirmando:

Os “isolários” (ou “insulários”) não se destinavam à navegação. P.D.A. Harvey descreveu-os como “misturas desordenadas de factos, ficção e fantasia, obtidas por via da observação pessoal, relatos orais, e uma variedade de fontes históricas. [...] No século quinze, as ilhas já tinham atingido um lugar especial na imaginação europeia, facto que é comprovado pela fenomenal popularidade dos “isolários”.<sup>21</sup>

O capítulo seguinte do livro de Gillis intitula-se “Islands as mental stepping-stones in the age of discovery”) Ilhas como imaginário caminho de pedras na era das descobertas) e abre afirmando:

Muito antes de os europeus se terem arriscado a vaguear para além da vista de terra, imaginavam um oceano por onde nunca tinham navegado, repleto de ilhas que nunca tinham visto. O movimento da mente prepara sempre o caminho para o movimento do corpo. John Allens diz-nos que “nenhum empreendimento exploratório começa sem objectivos baseados na natureza e conteúdo imaginados das terras a explorar.”<sup>22</sup>

<sup>19</sup> John R. Gillis, *Islands of the Mind. How the human imagination created the Atlantic World* (New York: Palgrave Macmillan, 2004), p. 3.

<sup>20</sup> P. 42.

<sup>21</sup> P. 42.

<sup>22</sup> P. 45. A citação é de John L. Allen, “Lands of Myth, Waters of Wonder: The place of Imagination in the History of Geographical Exploration,” *Geographies of the Mind: Essays in Historical Geography*, ed. David Lowenthal and Marilyn Bowden (New York: Oxford University Press, 1976), p. 43.

Tudo isto não é propriamente novidade. É bem conhecido o caso prototípico da Atlântida, o continente-ilha inventado por Platão<sup>23</sup>. Na Idade Média, Gillis afirma ter grassado a moda da “islomania”<sup>24</sup>, tema a que dedica um capítulo inteiro. A Ilha de S. Brandão, por exemplo, exerceu sobre a Europa dessa altura um tremendo fascínio.

Um exemplo diferente, mas com uma característica semelhante, é o da suposta descoberta da Índia por Colombo. As Bahamas receberam o nome de uma terra conhecida a que Colombo julgava ter chegado – a Índia. Mesmo depois de se constatar com certeza que aquelas terras não eram a Índia, o nome foi alterado, mas ainda manteve muito do original: West Indies.

Idêntico fenómeno se deverá ter passado com o caso da ilha Brasil. Curiosamente, nem John Grillis nem James S. Romm referem essa ilha nos seus livros, muito embora Thomas Wentworth Higginson<sup>25</sup>, que esteve nos Açores como convidado dos Dabneys (e subiu ao Pico), tivesse já incluído no seu *Tales of the Enchanted Islands* de 1899 um pequeno capítulo sobre ela: “Kirwan’s search for Hy-Brasail”, ou “Hy-Brasile” como Higginson escreve, precedido da advertativa “ou”. Higginson conta a história da viagem que a ela supostamente terá feito o jovem Kirwan, a partir da Irlanda, pois ele ouvira o seu avô falar muito dessa ilha; aliás, todos os idosos da Irlanda afirmavam já a terem avistado. A narrativa conclui nos seguintes termos:

[...] no que respeita ao jovem Kirwan, alguns dos seus companheiros não hesitaram em expressar a opinião de que, segundo palavras dos próprios, ele fora sempre o maior mentiroso que alguma vez abriu a boca.<sup>26</sup>

O autor prossegue a concluir o capítulo:

Do que temos a certeza é o seguinte: a ilha do Brasil, ou Hy-Brasail, aparecia em mapas datados desde 1367 como estando localizada perto da Irlanda; cem anos mais tarde, e para a descobrir, realizaram-se muitas viagens com partida de Bristol; por volta de 1636 há referências de que era avistada a partir da costa; e, até depois de 1850, é referida como Penedo do Brasil (“Brazil Rock”) nas cartas de marear do Almirantado de Londres. Se muita gente tentou, sem resultado, encontrar tal terra, por que razão Kirwan não haveria de ter tentado e conseguido? E quanto ao facto de ele ter exagerado um pouco a sua história, acrescentando-lhe feiticeiros e castelos encantados, não houve, no mesmo período, nenhum viajante que não tivesse sido tentado a fazer o mesmo.<sup>27</sup>

Donald S. Johnson, no seu *Phantom Islands of the Atlantic. The legends of seven lands that never were*, dedica capítulos individuais a ilhas fantásticas inseridas nos mapas do Atlântico,

<sup>23</sup> Sobre o tema, escrevi “Gaspar Frutuoso, um espírito moderno voltado para a experiência – a sua crítica a Platão”, texto que será apresentado em Maio na Academia das Ciências de Lisboa.

<sup>24</sup> O termo sugeriu a meados do século passado no livro *Reflections on a Marine Venus: a companion to the landscape of Rhodes*, de Lawrence Durrell (London: Farber & Farber, 1953).

<sup>25</sup> Americano (1823-19110, educador de Emily Dickinson, passou uma temporada nos Açores a convite da família Dabney.

<sup>26</sup> P. 132-133

<sup>27</sup> P. 133.

um deles sobre a ilha Hy-Brazil, supostamente uma “ilha da felicidade ideal”, ou “dos bem-aventurados”, sobre que autores cristãos dissertaram. Escreve Johnson:

A ilha não só tinha um grande número de nomes, como também era frequente o nome Brasil aplicar-se a várias e diferentes ilhas, muitas vezes no mesmo mapa. No mapa de Pizigani, de 1367, [...] “Brazil” é claramente aplicado a uma ilha de forma circular, situada ao largo da costa sudoeste da Irlanda, ao mesmo tempo que uma das ilhas, no grupo central dos Açores, tem o nome de “Insulla de Brazil”. No Mapa de Solerio, de 1385, aparecem dois “Brazils”: Um, para oeste da Irlanda, é a “Insula de Brazil”; o outro, nos Açores, é “Brazil”. O mapa de Benincasa, de 1470, e o de Bartolomeo Pareto, de 1455, também referem a ilha Açoriana (hoje, a Terceira) como “Isola de Brazil” e “Insulla de Brazil”<sup>28</sup>

Numa secção sobre “Voyages to Hy-Brazil, Johnson refere o porto de Bristol, na Inglaterra, o seu intenso tráfego com a Irlanda, Espanha e Portugal e as tentativas falhadas de viagens destinadas ao Extremo-Oriente. De seguida, acrescenta: “Hy-Brazil, se fosse encontrada, serviria de conveniente base de operações”<sup>29</sup>. E adianta ainda:

É difícil acreditar que alguém pudesse ter realmente a esperança de encontrar Hy-Brazil tendo por base uma tão forte crença no mito. Apesar disso, desenvolveram-se muitos e grandes esforços com vista à descoberta desta ilha encantada. Tão forte era a convicção da sua realidade que, em 1480, um navio de “80 toneladas partiu de Bristol para, na direcção oeste da Irlanda, navegar para tão longe quanto ficava a ilha do Brazil.”<sup>30</sup> Um relato contemporâneo desta expedição, da autoria de Wilelmus Botoner (William of Worcester, 1415-84) explicava que, sob a direcção de John Jay Jr., Thomas Lyde, “o marinheiro mais experiente em toda a Inglaterra,” dispôs-se a navegar até à longínqua “*Insulam de Brasylie*.”<sup>31</sup> Após terem calcorreado os mares durante nove meses, sem terem descoberto a ilha, tiveram que desistir do seu intento por causa das tempestades.<sup>32</sup>

Johnson continua:

Apesar deste fracasso, foi organizada uma segunda expedição no ano seguinte, com dois navios, o Trinity e o George, que rumaram com o fim de “procurar e encontrar uma certa ilha de nome Ilha do Brazil.” Quando partiram, levavam, nos porões, uma grande quantidade de sal, o que é uma boa indicação de que se dirigiam para bancos de pesca. Desta expedição também nada resultou. No seguimento das explorações de 1480 e 1481, outros navegadores continuaram a procurar, mas estas viagens não foram mais proveitosas do que as anteriores.<sup>33</sup>

<sup>28</sup> New York: Avon Books, 1996, pp. 114-115.

<sup>29</sup> P. 115.

<sup>30</sup> Henri Harrisse, *The Discovery of North America: A Critical, Documentary, and Historic Investigation* (London: Henry Stevens, 1892), 659.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> Pp. 115-116.

<sup>33</sup> Idem, p. 116. Para uma lista exaustiva, veja-se em Richard Heggen, *Floating islands: an activity book (a draft)* [https://books.google.pt/books?id=UfBIDwAAQBAJ&pg=PT1120&lpq=PT1120&cdq=Solerio+map+1385&source=bl&ots=qXLhc4I6ZN&sig=HzogUZd2XTM-2Yg-7I7EJRM6cNs&chl=en&sa=X&ved=2ahUKEwiW24-gl8\\_eAhWxxoUKHc29CBkQ6AEwAXoECAMQAQ#v=onepage&q=Solerio%20map%201385&f=false](https://books.google.pt/books?id=UfBIDwAAQBAJ&pg=PT1120&lpq=PT1120&cdq=Solerio+map+1385&source=bl&ots=qXLhc4I6ZN&sig=HzogUZd2XTM-2Yg-7I7EJRM6cNs&chl=en&sa=X&ved=2ahUKEwiW24-gl8_eAhWxxoUKHc29CBkQ6AEwAXoECAMQAQ#v=onepage&q=Solerio%20map%201385&f=false)

Para fecharmos esta parte do nosso argumento, prossigamos com mais esta passagem de Johnson:

Em 1498, Pedro de Ayala, o enviado espanhol a Londres, deu notícia do âmbito dos esforços desenvolvidos pelos mercadores de Bristol no sentido de encontrarem o Brasil e a Antília: entre dois a quatro navios foram enviados anualmente durante sete anos. Quando, em 1498, John Cabot partiu com cinco navios e trezentos homens, era evidente que fazia parte do seu plano ir à procura do Brasil a oeste da Irlanda. Se a encontrasse, a ilha poderia servir como entreposto a meio caminho do Oriente. Foi exactamente isto o que Colombo tinha pensado fazer em relação à Antília na *sua* rota para o Extremo Oriente.<sup>34</sup>

E Johnson conclui:

As tentativas para encontrar a ilha do Brasil parecem ter terminado com as viagens de Cabbot. Apesar disso, a crença na existência da ilha manteve-se com a mesma pujança. Nos séculos que se seguiram, continuaram as notícias sobre visões da ilha encantada.<sup>35</sup>

A secção seguinte do livro de Johnson é curiosamente intitulada: “True History of the Matter of the Name”. Johnson refere que no portulano Laurentiano de 1351 a palavra *brazil* parece poder ler-se, mas não com grande nitidez. Todavia no mapa dos irmãos Pizigani de 1367 esse nome é bem legível, mas a mesma designação é atribuída a uma ilha 90 a 100 milhas náuticas a oeste da Irlanda, e ainda a uma terceira ilha a Oeste do Canal da Mancha que, mais frequentemente, recebe nos mapas o nome de Ilha de Mam. Posteriormente a ilha Terceira, nos Açores, surge também identificada como Braçir, Brazil e, no mapa Pareto, de 1455, aparece como Insula de Brazil. Johnson acrescenta que o nome “brazil” é também usado para “pau-brasil”, e as várias ilhas que nos mapas aparecem assim designadas são supostamente terras que produzem pau-brasil. Menciona depois algumas delas. A primeira conhecida surge mencionada já no ano de 982, no Hudûd al-Âlam<sup>36</sup>, um livro de geografia persa. Surge também em 1193, o termo *grana de brasill*, num tratado comercial entre duas cidades-estado italianas. Um dos lugares mencionados por Johnson é a ilha Terceira, nos Açores, que, como já referido, surge inicialmente em mapas com o nome Brasil. Segundo Johnson, “a Terceira foi obviamente uma fonte desse precioso pau-brasil no Atlântico”<sup>32</sup>. Confesso, porém, que nunca ouvi falar de semelhante produção nos Açores, a não ser que “brazil” seja, ou tenha sido, sinónimo de “pastel”, o produto açoriano usado para tingir, muito comerciável nessa altura. Todavia, nos Açores esse produto foi, tanto quanto sei, sempre identificado

<sup>34</sup> Johnson, p. 116.

<sup>35</sup> Idem, p. 117. Johnson refere, além da ilha Brasil, outras ilhas encantadas que apareciam de sete em sete anos. Lembro-me de, em criança, ouvir a minha avó materna dizer, convicta, que da sua casa nas Calhetas, em S. Miguel, voltada para o mar do Norte, de sete em sete anos aparecia uma ilha encantada para os lados da ponta da Serra de Água de Pau, a norte da Ribeira Grande.

<sup>36</sup> Traduzido como *The Regions of the World: A Persian Geography*. Translated by V. Minorsky. Edited by C. E. Bosworth. London. Luzac, 1970.



como “pastel” e não “brasil”. Além disso, o nome “Brasil” surge no mapa de 1385 atribuído à ilha Terceira muito antes de ela ser descoberta, o que significa estarmos perante mais um caso em que o nome de um lugar precede o seu achamento, tratando-se portanto, inicialmente, do nome de uma ilha imaginária. Como sabemos, os portugueses chamaram primeiro a Terceira de Ilha de Jesus, mas ficou-lhe para sempre algo da designação inicial de Brasil, pois assim foi apelidado o monte que cria a baía da cidade principal, Angra do Heroísmo.

Tudo leva, pois, a crer que os navegadores terão a certa altura desistido de acreditar que era aquela a ilha Brasil, e continuaram à procura dela mais a sul. Provavelmente, não sabemos ao certo quando, acabaram também por se convencer de que a “Ilha de Santa Cruz” era afinal a tão procurada ilha do Brasil. Naturalmente que por lá terem encontrado pau-Brasil em abundância mas, como já demonstrado, pau-brasil encontrava-se em muitos outros lugares do planeta e, no entanto, nenhum deles recebeu definitivamente o nome Brasil. O que me parece fazer sentido é que se terão conjugado dois factores: a ilha buscada há tanto tempo, aquela que iniciara o seu percurso no imaginário europeu a oeste da Irlanda, foi viajando nesse imaginário e deslocada mais e mais para sul, para além dos Açores, acabando a sul das Antilhas, as mesmas que por sua vez tinham recebido o nome doutra ilha mítica, a nunca encontrada Antília. Já agora, deveria lembrar que a Antília fora também conhecida Sete Cidades. Daí que, quando os primeiros navegadores chegaram a S. Miguel, ao depararem com as belas lagoas das Sete Cidades (duas são as mais conhecidas, mas há várias outras) baptizaram o lugar de Sete Cidades, outro exemplo de um nome precedendo a descoberta da terra.<sup>37</sup>

A ser assim, o nome Brasil constituirá mais uma prova do poder do imaginário no empreendimento das descobertas: Macaronésia, Antilhas, Índias Ocidentais, todos são nomes que precedem descobertas reais. A força dos mitos actuou sempre intensamente, e as velhas estórias sobre a existência de lugares mágicos e de fantasmas acreditados como autênticos, nortearam os navegadores de Quatrocentos e Quinhentos, na peugada das terras que os europeus medievais haviam inventado.

Encarado isoladamente, o caso do Brasil pode não ter muita força; visto porém, dentro de todo este contexto das ilhas imaginárias europeias, creio que passa a fazer perfeito sentido. Se fosse apenas porque ali encontraram pau brasil o nome da terra poderia ter ficado Pau-Brasil em vez de Brasil somente. Parece-me, pois, lógico o argumento de que se terão juntado dois factores: a mítica e, durante quase dois séculos, esforçadamente procurada ilha Brasil deve ter surgido aos portugueses como tornada por fim realidade ali naquela terra do sul do continente americano, possuidora de tanto pau-brasil.

---

<sup>37</sup> Sobre a Antília, vale a pena ler-se Gregory McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (Athens and London: University of Georgia Press, 2000).

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

**II CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DA RAINHA D. MARIA II**

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 4 de Junho

Senhora Professora Natália Correia Guedes, mui ilustre Presidente da Academia Nacional de Belas Artes.

É com enorme gosto que a Academia de Marinha acolhe mais uma sessão em conjunto com a Academia Nacional de Belas Artes, envolvendo um tema de interesse comum, neste caso a propósito do 2º Centenário do nascimento de D<sup>a</sup>. Maria II, rainha de Portugal.

Estas sessões, envolvendo as duas academias, têm decorrido de uma forma tão natural e com um espírito de colaboração e complementaridade tão grande, que me arrisco a propor fique hoje mesmo acordado se institucionalize a realização de uma sessão conjunta anual, nos meses de Junho, sem que para tal seja necessário a assinatura de um protocolo formal. A Senhora Professora dirá.

Senhores académicos, senhores convidados, sejam bem-vindos.

Nascida a 4 de abril de 1819 no Rio de Janeiro, registando-se por isso este ano o bicentenário do seu nascimento, D. Maria da Glória de Bragança foi a última rainha reinante em Portugal e a primeira monarca constitucional.

O seu reinado foi marcado por um período de grande instabilidade política e social, atravessado por vários golpes, contragolpes, revoltas, revoluções e intervenções de potências estrangeiras, tudo isto no seguimento do grande conflito que foi a Guerra Civil que opôs Liberais a Absolutistas.

Isto fez com que o seu reinado fosse turbulento e um grande desafio para a rainha, que desde muito cedo e muito jovem se viu atirada para o centro da vida e intriga política portuguesa, numa altura em que os problemas estruturais e conjunturais do país se adensavam.

De um ponto de vista político, a sua ação foi várias vezes condenada pelos seus contemporâneos, que se ressentiam do apoio dado aos governos de António Bernardo da Costa Cabral, “o valido”, como era apelidado, tendo em conta a confiança, preferência e lealdade que a rainha lhe concedia e que conduziam a que as decisões reformistas do ministro, tidas por «despóticas», se refletissem na monarca.

No entanto, a pessoa de D. Maria II reúne à sua volta consenso quanto à sua boa natureza, sentido do dever e dedicação à causa constitucional e a Portugal, demonstrando firmeza, seriedade e habilidade na imposição e defesa do novo modelo governativo e das várias reformas empreendidas em seu nome, bem como na maneira primorosa com que se dedicou à cultura e à educação, particularmente dos seus sete filhos, e que lhe valeram o epíteto de A Educadora ou A Boa-Mãe.

E será esta faceta que melhor a liga à Marinha, tendo em conta as várias reformas efetuadas no campo do ensino e da educação naval em Portugal, durante o seu reinado. Começando logo em 1835 com a criação da Biblioteca de Marinha, para «difundir (...) as luzes da instrução e os conhecimentos das ciências e da literatura como instrumentos (...) [d]a classe da Marinha do Estado».

Estas reformas são aprofundadas em 1837, com a extinção da Academia Real de Marinha e fundação da Escola Politécnica, o que iniciaria um aceso debate sobre a melhor maneira de formar os novos oficiais de marinha, e que viria a culminar em 1845, com a extinção da Academia Real dos Guardas-Marinhas e criação da Escola Naval, marcando assim indelevelmente a educação naval e a formação dos futuros oficiais.

A memória e ligação a D. Maria II perpetua-se assim na Marinha portuguesa, evocando-se sempre o seu nome quando se visita o último navio da Carreira da Índia, a fragata D. Fernando II e Glória; quando se pensa na defesa e divulgação do património marítimo português levado a cabo pela Biblioteca Central de Marinha; quando nos lembramos dos incontáveis jovens oficiais que fizeram a sua formação na Escola Naval.

A personalidade de D<sup>a</sup>. Maria II era assim tão multifacetada mas sempre com um forte pendor cultural, que hoje não poderíamos deixar de abordar várias dessas facetas como a sua ligação ao património, à arte e à música. Essencial para que melhor se conheça o seu perfil, também se falará dos seus casamentos e da educação que deu aos seus filhos.

Vamos pois escutar o que os nossos oradores têm para nos ensinar.

SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

## CONSORTES E PRETENDENTES DA RAINHA SENHORA D. MARIA II

Comunicação apresentada por  
Dom Filipe Folque de Mendôça<sup>1</sup>, em 4 de Junho

### Antecedentes

Em finais de 1807, na sequência do bloqueio continental ditado por Napoleão Bonaparte o Príncipe Regente D. João (futuro Rei D. João VI) será obrigado a retirar-se com toda a sua Família para o Brasil, transferindo a Corte Portuguesa para aquele estado ultramarino, salvaguardando assim a Independência de Portugal, ameaçada por Napoleão<sup>2</sup>.

A 16 de Dezembro de 1815, já depois da queda de Napoleão, e no decorrer do Congresso de Viena, o Príncipe D. João elevará a colónia do Brasil à condição de Reino, passando desde então a designar-se como *Príncipe Regente do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves*, e ano seguinte como Rei, após a morte de sua Mãe a Rainha D. Maria I.

A 13 de Maio de 1817, dava-se um dos últimos grandes momentos festivos da Família Real no Brasil, com a recepção e cerimónia de casamento do Príncipe Real D. Pedro com a Arquiduquesa D. Maria Leopoldina d'Áustria. Os esponsais foram realizados através de procuração dada ao Marquês de Marialva, Ministro Plenipotenciário junto à Corte de Paris, que teve a incumbência de efectuar todos os preparativos que culminaram na opulenta e grandiosa Embaixada que realizou em Viena d'Áustria para a celebração dos Reais esponsais<sup>3</sup>. Deste consórcio nascerá a 4 de Abril de 1819, a Princesa D. Maria da Glória (futura Rainha D. Maria II).

Em 1821, devido às pressões que se faziam sentir do Governo de Lisboa, o Rei e a sua Real Família regressam a Portugal, deixando o Príncipe Real D. Pedro no Brasil, onde um ano mais tarde, no dia 7 de Setembro, haveria de dar a Independência àquele Estado. A Independência do Brasil só seria reconhecida por D. João VI a 13 de Maio de 1825, e formalmente acordada pelo *Tratado de Separação* assinado no Rio de Janeiro a 29 de Agosto de 1825,

---

<sup>1</sup> Doutorado em Altos Estudos em História (Época Contemporânea) pela Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Docente Universitário, Membro do Centro de História da Sociedade e da Cultura da mesma Faculdade, Presidente do Instituto Dom João VI, etc.

<sup>2</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, Vol. VII (1807-1832), p. 18.

<sup>3</sup> Carlos H. Oberacker Jr., *A Imperatriz Leopoldina. Sua Vida e Sua Época. Ensaio de Uma Biografia*, Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura – Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1973, pp. 67 a 72.

ratificado em Lisboa pela Carta de Lei de 15 de Novembro do mesmo ano. Nos termos deste tratado foi reconhecido a El-Rei D. João VI o título de *Imperador Titular do Brasil*.

Por carta de 6 de Março de 1826, El-Rei Dom João VI, já muito enfermo<sup>4</sup>, entrega a Regência do Reino a sua filha a Infanta D. Isabel Maria, “*em quanto o legítimo Herdeiro e Sucessor d’esta Coroa não der as suas providências a este respeito*”<sup>5</sup>, ditando-lhe um grupo de conselheiros com quem deveria governar, tendo à cabeça desse grupo o Cardeal Patriarca D. Fr. Patrício da Silva. Se porventura Dom João VI morresse sem nomear a Regência, esta pertenceria por direito próprio a sua Mulher a Rainha Senhora Dona Carlota Joaquina<sup>6</sup>. Poucos dias depois, no dia 10, morria El-Rei<sup>7</sup>.

Passados alguns dias D. Pedro era reconhecido por seus irmãos como Herdeiro da Coroa de Portugal, inclusive pelo Infante D. Miguel, que escrevia de Viena uma carta para sua Irmã a Infanta Regente, datada de 6 de Abril de 1826, reconhecendo “(...) *que o legítimo Herdeiro e Sucessor d’elles, que he o nosso Amado Irmão e Senhor, o Imperador do Brasil...*”<sup>8</sup>.

A 26 de Abril, D. Pedro confirma a Regência da Infanta D. Isabel Maria, para “*governar até que tenha lugar a instalação da que [Há-de] decretar na Carta Constitucional da Monarquia Portuguesa, que immediatamente [passou] a dar*”<sup>9</sup>, outorgando a 29 de Abril de 1826, a Carta Constitucional da Monarquia Portuguesa<sup>10</sup>, mandanda jurar pelas Três Ordens do Estado. No dia 2 de Maio D. Pedro abdica da Coroa Portuguesa, sob certas condições<sup>11</sup>, a favor de Sua Filha a Senhora D. Maria da Glória<sup>12</sup>.

<sup>4</sup> Como se pode verificar pelos boletins médicos publicados a 6 e 7 de Março de 1826 (*Gazeta de Lisboa*, n.º 55, p. 217; n.º 56, p. 221).

<sup>5</sup> Decreto de 6 de Março de 1826, *Gazeta de Lisboa*, Suplemento ao n.º 56, de 7 de Março de 1826, p. 225; Albano da Silveira Pinto, *Resenha das Famílias Titulares e Grandes de Portugal*, Vol. I, p. XXXV.

<sup>6</sup> Segundo a Lei de 23 de Novembro de 1674; uma lei que vinha do tempo de El-Rei Dom Pedro II (*História de Portugal* (dir. de Damião Peres), Vol. VII, Barcelos, 1935, p. 139).

<sup>7</sup> A morte de D. João VI foi desde o início cercada de suspeição por envenenamento, havendo acusações mútuas entre as facções liberal e absolutista. Porém D. Pedro IV, não teve qualquer dúvida em afirmar, que esse crime fora perpetrado pelo irmão D. Miguel (e seus seguidores), tendo em linha de conta que antes da outorga da Carta Constitucional, a morte do Rei aproveitava à facção absolutista, pois a Regência caberia por direito à Rainha D. Carlota Joaquina.

<sup>8</sup> *Manifesto dos Direitos de Sua Magestade Fidelíssima a Senhora Dona Maria Segunda e Exposição da Questão Portuguesa*, Londres, Impresso por Richard Taylor, 1829, Prova 7ª, 14.

<sup>9</sup> *Ibidem*, Prova 10ª, p. 17.

<sup>10</sup> *Ibidem*, Prova 11ª, p. 18.

<sup>11</sup> As duas condições necessárias para efectuar a referida abdicção eram de que, em primeiro lugar, fosse jurada a Constituição por ele outorgada a Portugal, e em segundo que se realizassem os esponsais e concluísse o casamento entre a Sua Filha a Senhora Dona Maria da Glória, Rainha de Portugal, com o Infante D. Miguel.

<sup>12</sup> *Manifesto dos Direitos de Sua Magestade Fidelíssima a Senhora Dona Maria Segunda e Exposição da Questão Portuguesa*, Prova 12ª, p. 19.

A a 12 de Julho, a Carta Constitucional era jurada pela Infanta Regente, e posteriormente pelo Infante D. Miguel, em Viena, a 4 de Outubro desse mesmo ano<sup>13</sup>. Assim, a Infanta D. Isabel Maria é de novo investida como Regente do Reino, nos termos do artigo 92.º da Carta Constitucional: “*A Regência pertencerá ao parente mais chegado do Rei, segundo a ordem da sucessão, que seja maior de vinte e cinco anos*”. Como o Infante D. Miguel ainda não tinha vinte e cinco anos, e estava ausente do Reino, a Sereníssima Senhora D. Isabel Maria, como Regente continuaria governando o Reino em nome de El-Rei D. Pedro IV, até que pudesse entregar a Regência a quem de direito.

### **Esponsais de D. Maria II com o Infante D. Miguel**

A 29 de Outubro de 1826, depois da obtenção da indispensável dispensa papal para os nubentes, o Infante D. Miguel em Viena d'Áustria<sup>14</sup> desposaria por procuração, a Rainha Senhora D. Maria II. A 3 de Julho de 1827, celebrando-se no Rio de Janeiro a ratificação dos esponsais da Rainha D. Maria II com seu tio o Infante D. Miguel, tendo então D. Pedro nomeado seu irmão como Seu Lugar-Tenente na Regência do Reino. Este acto que só poderia efectivar-se quando D. Miguel chegasse a Portugal, tendo para isso, que prestar perante as Cortes o seu juramento, que segundo a Carta Constitucional (cap. V, art.º 97), o empossaria efectivamente na Regência do Reino.

Em meados de 1828, a Rainha D. Maria II, embarca a caminho de Áustria para junto de seu avô o Imperador Francisco I, mas chegando a Gibraltar é confrontada com as notícias da usurpação da Coroa por parte de seu tio D. Miguel, sendo então aconselhada pelo Visconde de Itabaiana (Embaixador do Brasil em Londres) para se dirigir a Londres. Nesta Corte a Rainha permaneceria um ano, familiarizando-se nos hábitos e costumes desta Corte Europeia, como no aprimoramento da sua instrução, sendo seguida de perto pelo zeloso Marquês de Barbacena.

Em face da posição desfavorável à Rainha D. Maria II por parte da maioria das Chancelarias Europeias, nomeadamente a de Londres, a Sereníssima Senhora D. Maria é chamada a voltar ao Rio de Janeiro, embarcando rumo ao Brasil, a 30 de Agosto de 1829, na fragata Imperatriz em companhia de sua madrastra D. Amélia de Leuchtenberg.

Entretanto em Lisboa, o *perjuro contumaz* D. Miguel<sup>15</sup>, usurpador da Coroa de Portugal, seria confrontado com a Regência na ilha da Terceira, e o início do conflito que levaria

<sup>13</sup> *Manifesto dos Direitos de Sua Magestade Fidelíssima a Senhora Dona Maria Segunda e Exposição da Questão Portuguesa*, Prova 14ª, p. 26.

<sup>14</sup> O Infante D. Miguel, depois do fracasso do movimento da Abrilada a 30 de Abril de 1824, foi obrigado por seu Augusto Pai a sair do Reino, sendo desterrado (expatriado) para Viena d'Áustria.

<sup>15</sup> O Infante D. Miguel depois de desfazer os seus juramentos de fidelidade ao seu Irmão D. Pedro, à Carta Constitucional e o da posse da Regência em nome da Rainha D. Maria II, declarando-se Rei a 30 de Junho de 1828, além de ser declarado *Usurpador*, deveria também ser designado de *perjuro contumaz*.

à guerra civil entre os seus defensores e os de sua sobrinha que culminaria na sua derrota em 1834. Por Decreto de 17 de Março de 1834, é privado das honras de Infante. No mesmo ano a 26 de Maio é obrigado, pela Convenção de Évora Monte, assim como por sua própria declaração de 29 do mesmo mês, a sair do Reino, embarcando em Sines no 1º de Junho. Foi declarado, ele e sua descendência, inábeis para a sucessão do Trono, pela Lei de 19 de Dezembro de 1834<sup>16</sup>.

### **Casamento de D. Maria II com o Príncipe Augusto de Beauharnais, Duque de Leuchtenberg**

Terminada a guerra civil e iniciados os trabalhos parlamentares, houve a preocupação de arranjar casamento para a jovem Rainha, tendo as Câmaras depois de um aturado debate sobre a dispensa do artigo 90 da Carta Constitucional<sup>17</sup>, autorizado a 1 de Setembro<sup>18</sup>, que a Rainha D. Maria II pudesse contrair matrimónio com um príncipe estrangeiro ao livre arbítrio de Seu Augusto Pai<sup>19</sup>. Tratou-se logo de efectuar todos os trâmites necessários para que o casamento fosse celebrado no mais curto prazo de tempo possível<sup>20</sup>, recebendo logo o consentimento de Seu Augusto Pai para contrair matrimónio com o Príncipe Augusto, Duque de Leuchtenberg e de Santa Cruz<sup>21</sup>.

Conforme a última vontade de Dom Pedro, a 8 de Novembro de 1834, era assinado em Munique, com o Príncipe Augusto de Beauharnais, o contrato de casamento com a Rainha D. Maria II, que logo, se repetiria, em Lisboa, no dia 1.º de Dezembro, por procuração concedida por aquele Príncipe ao Duque da Terceira, já então nomeado de Ministro Plenipotenciário para aquele acto. A chegada a Lisboa de D. Augusto ocorrerá no dia 25 de Janeiro de 1835, celebrando-se no dia seguinte o seu matrimónio na Sé de Lisboa, na presença de toda a Corte.

<sup>16</sup> Travassos Valdez, *Almanach de Portugal*, Lisboa, 1856, p. 6

<sup>17</sup> *Gazeta Official do Governo*, n.º 52, de 29 de Agosto de 1834.

<sup>18</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, Coleção Reis de Portugal, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, p. 59.

<sup>19</sup> Nessa época D. Pedro já se encontrava muito enfermo, morrendo vinte e três dias depois, a 24 de Setembro de 1834.

<sup>20</sup> Assim, por carta do Cardeal-Patriarca de Lisboa, Fr. D. Patrício da Silva, datada de 27 de Novembro de 1834, foi logo oficialmente dissolvido o contrato de esponsais efectuado anteriormente entre a Rainha e seu tio o ex-Infante D. Miguel (Coleção particular).

<sup>21</sup> Era cunhado de D. Pedro, irmão de sua segunda mulher a Imperatriz D. Amélia (agora Duquesa de Bragança), sendo ambos filhos dos Duques de Leuchtenberg - Eugénio Beauharnais (enteado de Napoleão Bonaparte) e Augusta da Baviera. O Príncipe Consorte D. Augusto, descendia das Casas de Leuchtenberg e Baviera, e era aparentado por seus Irmãos com as Casas Reais e Soberanas da Suécia, Hohenzollern, Württemberg e Rússia.

Este “casamento”<sup>22</sup>, teria muito pouca duração, pois logo alguns dias depois de D. Augusto ter sido nomeado pela Rainha como comandante-em-chefe do exército (a 20 de Março), é fatalmente atingido de uma “*enfermidade faríngea*”<sup>23</sup> que, precocemente lhe tirará a vida no dia 28 desse mês.<sup>24</sup> Logo são postos a circular rumores de envenenamento, envolvendo directamente o Duque de Palmela, “*o ambicioso presidente do conselho*”<sup>25</sup>, como mandante do suposto crime<sup>26</sup>, a pretexto de querer casar seu filho primogénito com a Rainha<sup>27</sup>. Houve alguns desacatos ao Duque que, com medo, recolhe-se no seu Palácio do Calhariz, mas mesmo assim a população do lado de fora vociferava e “*as vozes de morra eram aterradoras*”<sup>28</sup>, levando-o a fugir pelas traseiras do jardim, e obrigando-o a saltar diversos muros até ficar a salvo, sendo o palácio assaltado.

### Pretensões e Pretendentes

As notícias da morte do Príncipe D. Augusto, fazem aparecer pretensões apoiadas por diversas Casas Reais da Europa, polarizadas em dois eixos principais sob a influência das Cortes de Londres e Paris. As qualidades exigidas ao futuro Consorte da Rainha, passavam necessariamente por quatro pressupostos: idade, educação liberal, nascimento e religião<sup>29</sup>.

Pensou-se primeiro, por indicação da própria Rainha, no Duque de Nemours ou no Príncipe de Joinville (filhos do Rei dos Franceses), pois D. Maria já os havia conhecido em Paris no tempo da emigração. Esta ideia, numa primeira fase ganharia força junto da opinião pública, mas essas hipóteses foram postas de lado, devido às pressões do gabinete inglês.

<sup>22</sup> Ao que parece, este casamento não chegou a ser consumado, pois mais tarde, em suas memórias, o Rei D. Fernando II, dirá que encontrou Sua Mulher “*viúva mas sem ter sido esposa*” (Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 74).

<sup>23</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, Editorial Verbo, Vol. VIII, p. 68.

<sup>24</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, pp. 62 e 63.

<sup>25</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 63.

<sup>26</sup> O jornal *O Nacional*, de 31 de Março de 1835, estava convencido “*que tinha havido negligência criminosa*” no tratamento da referida enfermidade (Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 64).

<sup>27</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, Vol. VIII, p. 68.

<sup>28</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 64.

<sup>29</sup> Dom Filipe Folque de Mendóça, *O Duque de Loulé – Crónica de um Percurso Político*, Livraria-Editora Orfeu, Bruxelas, 2017, p. 114.



Depois de diversos nomes<sup>30</sup>, chegaram a um candidato que reunia todas as qualidades pretendidas, era o Príncipe Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha<sup>31</sup>. Para a escolha do novo Consorte da Rainha de Portugal, foi notória a influência do Rei dos Belgas junto da Corte de Londres. O escolhido era filho dos Príncipes Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha<sup>32</sup> e Maria Antónia Koháry, e sobrinho do Duque Reinante de Saxe-Coburgo, do Rei dos Belgas, e da Duquesa de Kent<sup>33</sup>.



### Casamento de D. Maria II com o Príncipe Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha

Começaram então as negociações do contrato de casamento, que logo encontrariam algumas dificuldades, em dois pontos principais, a dotação e o cargo de comandante-em-chefe do exército. Apesar das negociações do casamento terem sido iniciadas pelo Duque de Palmela, Ministro dos Negócios Estrangeiros no Governo de Saldanha, só no Governo seguinte de José Jorge Loureiro, seriam finalizadas pelo novo Ministro dos Negócios Estrangeiros – o Marquês

<sup>30</sup> Entre estes surgiu o nome do Infante D. Sebastião de Borbón y Braganza, filho da Princesa D. Maria Teresa de Bragança (filha mais velha do Rei D. João VI e de D. Carlota Joaquina de Borbón) e do Infante D. Pedro Carlos de Borbón. Esta pretensão foi feita através de uma carta da referida Princesa D. Maria Teresa dirigida a sua Irmã a Infanta D. Ana de Jesus Maria, pedindo-lhe a sua intercessão junto da Rainha D. Maria II (Colecção Particular). Esta pretensão não seria levada a efeito, pois estava votada ao fracasso, visto o Infante D. Sebastião e Sua Mãe serem acérrimos apoiantes do absolutismo.

<sup>31</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, Vol. VIII, p. 70.

<sup>32</sup> Através da Casa de Saxe-Coburgo-Gotha, tinha parentesco com Casas Reais e Soberanas de Saxe, Inglaterra, França (Orléans), Bélgica e Bulgária.

<sup>33</sup> A Duquesa de Kent era Mãe da futura Rainha Vitória de Inglaterra.

de Loulé. Após avanços e recuos nas negociações do contrato de casamento<sup>34</sup>, o Conde de Lavradio receberia aprovação para aceitar as condições impostas<sup>35</sup>. Assim, em relação ao dote, ao qual seria depois proposto um aumento no parlamento, comprometia-se em nome do Governo. Em relação ao cargo de comandante-em-chefe, era difícil negar, pois o precedente aberto com o Príncipe D. Augusto não lhe dava margem de manobra, assim “*mais uma vez Lavradio prometeu o que não podia*”<sup>36</sup>, e o governo, anuindo às insistentes ordens da Rainha, “*no seu característico estilo autoritário*”<sup>37</sup>, dará o seu aval ao contrato de casamento, já anteriormente proposto por Lavradio<sup>38</sup>, e que agora acabaria por ser aprovado na reunião do Conselho de Estado, de 26 de Dezembro de 1835<sup>39</sup>.

Era conhecida a preferência que o Marquês de Loulé nutria pelo casamento da Rainha com o Príncipe de Nemours (filho do Rei dos Franceses). Apesar disso, Loulé seria de uma correcção e lealdade a toda a prova, facilitando e não pondo obstáculos à concretização do casamento com o Príncipe D. Fernando<sup>40</sup>. Assim, na sequência dos preparativos para os esponsais, o Príncipe Fernando concederia uma procuração ao Duque de Terceira para que em seu nome recebesse a Rainha em casamento, o que viria acontecer no dia 1.º de Janeiro de 1836<sup>41</sup>.

Um mês depois, o Príncipe D. Fernando partia de Coburgo, acompanhado do Conde de Lavradio, passando primeiramente por Bruxelas, e daí por Paris, até Londres, onde haveria de embarcar para Portugal. Essa viagem havia de ter alguns contratemplos, causados pela discussão no Parlamento<sup>42</sup>, sobre a atribuição do cargo de comandante-em-chefe do exército ao Príncipe D. Fernando. No dia 8 de Abril, chegava a Lisboa o Príncipe D. Fernando, sendo no dia seguinte celebrado solenemente, na Sé de Lisboa, o seu casamento com a Rainha Senhora D. Maria II.

<sup>34</sup> Carta de D. Francisco de Almeida (Conde de Lavradio) para o Marquês de Loulé, datada de Coburgo, 15 de Dezembro de 1835 (ACL, pasta 3, pp. 1200 a 1203).

<sup>35</sup> Conforme o ofício do Marquês de Loulé dirigido a Lavradio a 19 de Dezembro de 1835, “*em que approva tudo que este fizera, zelando aliás os interesses do paiz, recommenda-lhe que a dotação do principe não exceda muito a somma de 50:000\$000 réis votada pelo parlamento*” (Marques Gomes, *História de Portugal*, vol. XII, p. 428).

<sup>36</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, pp. 68 e 69.

<sup>37</sup> *Memórias do Conde de Lavradio*, Parte II (1834-1853), Vol. III, p. 95; e Pedro Soares Martínez, *História Diplomática de Portugal*, pp. 414, 432 (nota 10), e 433 (nota 13).

<sup>38</sup> A proposta do contrato de casamento já tinha sido alvo da aprovação do Duque de Palmela, que até 17 de Novembro exercera o lugar de Ministro dos Negócios Estrangeiros (*Memórias do Marquês de Fronteira e d'Alorna*, Parte VI (1834-1842), p. 166).

<sup>39</sup> *Memórias do Conde de Lavradio*, Parte II, Vol. III, p. 112; M.<sup>a</sup> de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 69.

<sup>40</sup> Conforme carta de Lord Palmerston dirigida ao Barão de Stochmar (a 18 de Dezembro de 1835), referindo a esse respeito, que “*Loulé está especialmente e pessoalmente obrigado a obter a ractificação do contracto, porque se fosse regeitado, estando elle no governo, toda a Europa diria que elle desfizera o casamento com vistas interesseiras, ou com o intuito de favorecer os direitos eventuaes e remotos de seus filhos á sucessão*” (Marques Gomes, *op. cit.*, p. 428).

<sup>41</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 69.

<sup>42</sup> Maria de Fátima Bonifácio, *D. Maria II*, p. 70.

## A Sucessão de D. Maria II

A partir do casamento da Rainha até ao nascimento do seu primeiro filho e sucessor da Coroa, muito se discutiu sobre a eventual Linha de Sucessão da Coroa. Nessa época apareceram diversos opúsculos político-jurídicos versando sobre essa matéria, tanto pelo ponto de vista liberal<sup>43</sup> como do ponto de vista miguelista<sup>44</sup>.

Os juristas liberais em linhas gerais concordavam que se a Rainha D. Maria II não tivesse sucessão, pela Carta Constitucional a Coroa passaria à colateral, uns primeiramente na pessoa da Princesa D. Amélia (filha mais nova de D. Pedro IV e da Duquesa de Bragança), e depois para as Infantas D. Isabel Maria e D. Ana de Jesus Maria (Marquesa de Loulé)<sup>45</sup>.



Infanta D. Isabel Maria



Infanta D. Ana de Jesus Maria

<sup>43</sup> Como o opúsculo da autoria de Trigoso de Aragão Morato - " *Memória sobre a Sucessão da Coroa de Portugal; no caso de não haver descendentes de S.M.F. A Rainha D. Maria 2.ª*" (Typ. De Eugenio Augusto, Lisboa, 1836); ou o opúsculo da autoria de Manuel Joaquim Cardozo Castelo-Branco - " *A Nova Questão Portuguesa sobre a Sucessão da Corôa do Reino*" (Typ. Patriótica de Carlos José da Silva, Lisboa, 1836).

<sup>44</sup> Como o opúsculo anónimo em francês, intitulado "Leuchtenberg et Cobourg" (sl, 1836).

<sup>45</sup> O casamento da Sereníssima Senhora Infanta D. Ana de Jesus Maria com o 2.º Marquês de Loulé (futuro 1.º Duque), foi realizado em 1827, conforme prescreviam as antigas leis do Reino e a Carta Constitucional para os casamentos das Princesas (ou Infantas), isto é com prévia autorização Régia e com um português. Há que referir que o Marquês de Loulé para além de ser Grande do Reino, era pelos quatro costados, várias vezes descendente da Casa Real de Portugal, e através de seu avô o 3.º Duque de Cadaval, encontrava-se no 18.º lugar da Linha de Sucessão da Coroa de Portugal (Dom Filipe Folque de Mendóça, *O Duque de Loulé – Crónica de um Percurso Político*, p. 44 a 46). Assim, a Sereníssima Senhora Infanta Dona Ana de Jesus Maria, continuou com todos os direitos que lhe cabiam por nascimento na Sucessão da Coroa Portuguesa, transmitindo à sua descendência os mesmos direitos dinásticos à Coroa de Portugal. A partir de então a Casa dos Duques de Loulé como Ramo Dinástico da Casa Real, ocuparia a primeira linha na Sucessão da Coroa, logo após a descendência portuguesa da Rainha Dona Maria II. Em 1932, depois da morte d'El-Rei Dom Manuel II, a Herdeira da Casa Loulé, passa a deter a legitimidade *de jure* na Sucessão da Coroa de Portugal e na Sereníssima Casa de Bragança (Casas Reais Europeias – Portugal, Coleção Flash!, SocTip, Lisboa, 2004, pp. 11 e 38).

Apesar das divergências notórias entre liberais e miguelistas, visto estes últimos continuarem a por em causa a própria legitimidade da Rainha II em detrimento do Usurpador D. Miguel (afirmando ainda que os casamentos da Rainha haviam sido realizados com estrangeiros), seria consensual que as Infantas D. Isabel Maria e D. Ana de Jesus Maria ocupavam o seu devido lugar na linha de Sucessão da Coroa<sup>46</sup>.

Em 1837, com o nascimento do Príncipe Real D. Pedro (futuro D. Pedro V), esta questão desvanecer-se-ia, sendo apenas suscitada novamente em algum momento de crise, como aconteceria na época da guerra da Patuleia (1846-1847), ou ainda em 1861, quando da morte do Rei D. Pedro V e de seus Irmãos os Infantes D. Fernando e D. João.

## Conclusão

A vida da Rainha D. Maria II, esteve desde sempre envolta em grande agitação política, pontilhada por fugazes momentos de tranquilidade na esfera familiar, seja no tempo da sua infância no Rio de Janeiro (até à morte de Sua Mãe), seja a partir do regresso definitivo à Europa (até à morte de seu Pai). Só a partir do casamento com o Rei D. Fernando, conseguiria alcançar um verdadeiro estado de felicidade, realizando-se como Mulher e Mãe.



Rei D. Fernando II



Rainha D. Maria II

<sup>46</sup> Anos mais tarde, entre 1845 e 1847, essa mesma posição é confirmada pelo próprio ex-Infante D. Miguel, através do pedido que dirigiu à sua Irmã a Infanta D. Ana de Jesus Maria para casar com uma de suas filhas. Já em 1845, tinha havido uma tentativa da parte do ex-Infante Dom Miguel, então no exílio, para casar com uma filha de Sua Irmã a Infanta D. Ana, escrevendo-lhe a 4 de Dezembro de 1845, pedindo a mão de sua filha primogénita, a Senhora Dona Ana Carlota, e reafirmando a amizade que o ligava a Dona Ana de Jesus e ao Marquês de Loulé “*não obstante os motivos que nos separarão*” (Dom Filipe Folque de Mendôça, *O Duque de Loulé – Crónica de um Percurso Político*, p. 162). Em Fevereiro de 1847, mais uma vez falava-se “*nos círculos miguelistas*”, num hipotético casamento de D. Miguel com outra filha da Infanta Dona Ana de Jesus Maria (Maria Alexandre Lousada, e Ferreira, Maria de Fátima Sá e Melo, *D. Miguel*, Coleção Reis de Portugal, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006, p. 295).



SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

## D. MARIA II E A EDUCAÇÃO DOS INFANTES DA CASA DE BRAGANÇA

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Rocha e Abreu, em 4 de Junho

No desenvolvimento do tema a que me propus talvez me seja consentido que o inicie pela Educação da própria Rainha D. Maria II.

Podemos estar seguros que a educação desta Senhora, também ela Infante da Casa de Bragança, terá sido determinante para a importância que a mesma veio a atribuir quando chegou o momento de educar cada um dos seus sete filhos.

Como sabemos D. Maria da Glória nasceu a 4 de Abril de 1819 no Rio de Janeiro e praticamente um mês depois de perfazer 7 anos de idade, o seu avô D. João VI faleceu.

Iniciou-se então, podemos dizê-lo, um processo que a iria conduzir 8 anos depois, ao trono de Portugal.

Não me cabe formular qualquer Juízo sobre a legitimidade de tal processo, apenas, aceitando os factos, me interessei em conhecer como foi educada a nossa Rainha e que tipo de educação foi ministrada, mais tarde, aos seus descendentes.

Após as primeiras letras, o saber ler e contar pelas quais a sua Mãe, a Imperatriz Leopoldina, terá sido a primeira das responsáveis, houve que subir o patamar da sua Educação e tal acontece quando, o então Marquês de Palmela, sugere a D. Pedro I do Brasil que seja aceite uma preceptora para D. Maria.

A Senhora escolhida para tal função é a Senhora D. Leonor da Câmara. Esta Senhora é filha do Conde da Ribeira Grande, reconhecida adepta da causa Liberal, pessoa de formação superior, que aceita o cargo e em 8 de Fevereiro de 1829 abandona Portugal, de forma muito discreta, rumo ao Brasil.

D. Leonor assume com grande empenho e notável envolvimento emocional, as funções de Aia e preceptora da nossa *Augusta Soberana*, como a designa Almeida Garrett no seu Tratado a que deu o nome “DA EDUCAÇÃO”.

Vejamos agora que razões haverá para trazer Almeida Garrett para o Tema desta palestra.

Ele, um Liberal, está em 1829 exilado em Londres porque no trono Português está desde 1828, D. Miguel I.

No seu exílio, Garrett escreve algumas das suas obras entre as quais o Tratado que acabo de mencionar: “DA EDUCAÇÃO”

Este tratado, que segundo o seu autor é baseado na *Educação Portuguesa Velha*, tem como fundamentos os das raízes judaico-cristãs e todos os velhos preceitos da tradicional educação Portuguesa.

O Tratado está dividido em vários Livros ou Cartas contendo preciosos princípios de educação os quais, em dado momento, foram enviados à Senhora D. Leonor da Câmara.

Logo na página inicial se pode ler:

**DA EDUCAÇÃO - cartas dirigidas a uma Senhora Ilustre encarregada da Instituição de uma jovem Princesa**

Cuidemos então de verificar o que ele nos diz:

“Tratei de reunir nesta obra o melhor do que por tantos volumes anda disperso, juntei-lhes minhas próprias observações e arranjei-o à Portuguesa e para Portugueses” e continua mais à frente:

“Dividi a educação em suas três espécies capitais: Do corpo, do coração e do espírito”.

Estas são as bases do seu trabalho.

Agora permitam-me que transcreva mais alguns dos conceitos que a mim me surpreenderam e sensibilizaram e que não deixarão por certo de tocar igualmente a sensibilidade de Vas Exas

Na Carta Primeira podemos ler:

“Minha Senhora, V.<sup>a</sup> Ex.<sup>a</sup> chamada a dirigir e superintender a educação da nossa *Augusta Soberana*, não se deve ofender que um cidadão ignorado, mas leal e zeloso súbdito, tome a confiança de lhe comunicar seus pensamentos sobre Educação tão importante, de cujos resultados dependerá a felicidade, talvez a existência - os futuros todos de uma Nação inteira - de uma Nação até aqui muito infeliz” e mais à frente admite e confessa: “Eu tive a sorte de receber uma *Educação Portuguesa Velha*, sólida de bons princípios de religião, de moral, de sãos elementos de instrução”.

Permitam-me ainda que abusando um pouco da sua paciência, lhes cite mais um parágrafo que me pareceu elementar quando Garrett, continuando a dirigir-se a D. Leonor da Câmara diz o seguinte:

“Educar um Príncipe não é o mesmo que educar um simples cidadão: educar um príncipe que há-de ser soberano é mais transcendente ainda;

educar uma jovem princesa que por si e por seu direito próprio há-de reinar, tresdobra de dificuldade mas, educar uma jovem rainha nas circunstâncias extraordinárias da nossa *Augusta Soberana*, uma soberana que já reina em tão calamitosos e difíceis tempos, é certamente das mais árduas empresas com que ainda se carregaram ombros humanos”.

O autor prossegue na apresentação do seu plano e é curioso que chama a atenção enfaticamente para o ensino da **Gramática, que apelida de:**

**“A Ciência das palavras”** acrescentando:

“Jamais conhecerá bem as coisas quem não conhecer bem as palavras e quem, no modo de as empregar, não for igualmente correcto e hábil”.

A Gramática segundo Garrett será fundamental para quem se há-de dirigir aos seus súbditos numerosas vezes, sendo importante que o faça num Português correcto, exemplar e que não deixe margem para dúvidas.

Na enumeração das disciplinas a ministrar, Garrett sublinha ainda a atenção que tem de ser dada ao Latim e ao Grego, tendo em vista, mais uma vez, uma correcta utilização da nossa língua.

O Tratado prossegue pelas 12 cartas seguintes.

Dispensó-me, é claro, de os maçar com todos os preceitos nelas enumerados embora seja tentado a admitir que tais preceitos me pareceram, na sua esmagadora maioria muito pertinentes, atrevido-me mesmo a considerar, que não faria mal nenhum se fossem conhecidos e tidos em conta pelos actuais responsáveis da nossa Educação.

É claro que D. Maria aprende igualmente algumas línguas sendo o Francês e o Inglês muito úteis especialmente quando teve de viajar para a Europa sendo recebida na corte Inglesa e na Francesa. Em tudo o mais recebeu a educação comum a qualquer membro da Realeza.

Nas cartas que então trocou com seu Pai apareceram alguns erros de Ortografia pelos quais foi repreendida. O Imperador censurou-a severamente recomendou-lhe mais aplicação nos estudos.

D. Pedro na verdade, não recebeu uma educação muito cuidada chegando mesmo a abandonar algumas sessões de estudo para realizar actividades que mais tinham a ver com a parte física.

No entanto houve uma área na qual se notabilizou e essa foi a musical. Foi autor de várias obras e o Hino da Carta tocado em Portugal, de Maio de 1834 até ao fim do Regime Monárquico, é da sua autoria.

Conhecendo alguns dos detalhes da Educação ministrada a D. Maria II não será difícil concluir que muito do que serviu para a sua Educação terá sido utilizado também na Educação dos Infantes e Infantas, seus filhos.

Após o casamento com D. Fernando e o nascimento dos primeiros filhos, terá redobrado o interesse a dedicar à sua Formação, pois D. Fernando pela sua cultura e sensibilidade não tem dúvidas:

Os seus filhos, os Príncipes, se quiserem ser reconhecidos e respeitados terão de o ser pelas suas atitudes, cultura e Educação. O facto de serem filhos do casal Real de pouco lhes valerá caso não disponham de outros e mais elevados atributos.

Então, com a vontade da Rainha, sempre apoiada por seu marido, houve que buscar quem colaborasse na organização de um verdadeiro Plano de Estudos a aplicar, diferenciadamente é claro, a meninos e meninas da Casa Real.

Julgo que tal plano terá tido a colaboração de Alexandre Herculano para além da já prestimosa acção de Almeida Garrett no passado.

A Rainha D. Maria e o seu marido contribuíram também para aprimorar detalhes especialmente no que respeita a comportamentos.



Sabemos que a rainha passava pelo corredor das salas de estudo e que espreitava pelos buracos das fechaduras para verificar se os filhos se distraíam ou se concentradamente efectuavam os seus trabalhos de casa.

Até Abril de 1847 a formação dos Infantes D. Pedro e D. Luís foi dirigida por Carl Dietz o antigo preceptor do Rei D. Fernando. Dietz era um excelente educador, tinha-se ocupado da instrução de D. Fernando desde os seis anos de idade.

Dietz porém, sendo Protestante, não se ocupava da formação religiosa dos Infantes.

Por razões e pressões internacionais de natureza política e talvez mesmo por intrigas, a que não foi alheio o Embaixador da Inglaterra em Lisboa, Carl Dietz teve de sair de Portugal.

O casal Real viu-se obrigado com grande desgosto a prescindir dos seus serviços.

Foi então convidado para o substituir o Visconde da Carreira, Luís António de Abreu e Lima, homem extremamente culto que após ter desempenhado altas e variadas funções, estava há cerca de 14 anos em Paris onde adorava estar. Tentou resistir ao convite que lhe era feito mas perante a insistência de D. Fernando teve de aceitar.

O Príncipe Real D. Pedro e o seu irmão D. Luís passaram então a ter a sua Educação coordenada pelo ilustre e muito culto Visconde da Carreira.

Para a sua Educação os Infantes foram agrupados por idades e desde logo D. Pedro e D. Luís com 9 e 8 anos respectivamente, encontram-se na mesma sala recebendo dos mesmos Mestres os mesmos ensinamentos. Demonstram níveis diferentes de aprendizagem, sendo D. Pedro o que revela melhores e até mesmo extraordinárias qualidades nesse âmbito. Hoje em dia classificá-lo-íamos como um sobredotado.

Estão também associados D. Fernando e D. Augusto, associadas também as Infantas Maria Ana e Antónia e só na verdade D. João está isolado pois tinha menos 4 anos que D. Luís e mais 4 que D. Fernando.

A partir deste momento não posso deixar de referir duas obras de referência para o desenvolvimento final desta apresentação.

Trata-se da obra intitulada “D. Fernando II- um rei avesso à política” da autoria da Professora Doutora Maria Antónia Lopes, Professora da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra e de um Caderno-Catálogo explicativo de uma exposição efectuada no Paço Ducal de Vila Viçosa e cuja coordenadora foi a Senhora Dr.<sup>a</sup> Maria de Jesus Monge, actual Directora do Museu Biblioteca da Fundação da Casa de Bragança.

Na sua Obra a Professora Maria Antónia Lopes diz muito do que se sabe sobre a educação dos Infantes, as relações da Rainha e do Rei com os seus filhos, as matérias ministradas, os exames a que eram sujeitos no final de cada período escolar, as notas que lhes eram atribuídas por um júri composto pelos pais, por elementos da corte e pelos preceptores dos examinados.

Também Maria de Jesus Monge nos dá a conhecer vários aspectos dos estudos dos príncipes incluindo os seus cadernos escolares e algumas das publicações da época utilizadas para a referida educação. A Biblioteca Museu da casa de Bragança possui estes exemplares e os mesmos, julgo, estarão disponíveis para consulta.

De uma obra e da outra pude retirar ensinamentos importantes para esta apresentação.

Feita esta nota da mais elementar Justiça, continuo referindo agora alguns dos aspectos pelos quais se pode inferir do grau de aproveitamento da educação a que estavam sujeitos os filhos da Casal Real.

Assim por exemplo D. Pedro antes mesmo de completar 4 anos de idade já falava Alemão, Francês e obviamente Português. Luís foi mais vagaroso em adquirir a mesma competência do irmão pois, como dizia seu pai, Luís dispunha de uma vitalidade que lhe comprometia a concentração.

Maria Ana antes dos 9 anos de idade escrevia pequenas cartas aos pais. Fernando também já escrevia pequenas cartas antes mesmo de completar 6 anos de idade.

Não irei passar em revista todos os sucessos académicos dos Infantes mas é importante sabermos que os mesmos foram educados no respeito pelos outros, no respeito especialmente por quem os servia e neste aspecto sabemos que todos eles estavam proibidos de tratar por tu os seus criados e os mais graduados tinham obrigatoriamente o tratamento de Senhor. São conhecidas repreensões por pequenas faltas cometidas quando algum destes preceitos foi comprometido.

Foram educados também no contacto com a natureza. Cada um tinha o seu espaço de terra onde plantavam as mais diferentes espécies vegetais e sabemos que os jovens efectuavam trabalhos de marcenaria e as jovens trabalhos de labores.

Os professores eram cuidadosamente escolhidos entre os melhores Mestres das escolas de Lisboa, por exemplo os Mestres de D. Pedro:

De Alemão – O Conselheiro Carl Dietz e depois Ant<sup>o</sup> Hermano Roseler

De Inglês – Carlos Milton Graveley

De Desenho – O Senhor António Manuel da Fonseca

De Música – Manuel Inocêncio dos Santos – Professor do Conservatório

De Dança – José Zenóglio

De Ginástica – O Senhor António Hermann Roeder

De Latim – Francisco António Martins Bastos

De Grego – O Conselheiro António José Viale

De Matemática – O Conselheiro Filipe Folque

De Esgrima – O Cavalheiro Henrique Petit

Alguns destes Senhores eram verdadeiramente o topo do conhecimento nas suas áreas académicas.

Mas a educação dos Príncipes não se ficava apenas pela parte académica, como aliás já foi referido e, para ilustrar esta afirmação, não resisti a trazer um relato bem pormenorizado e exemplificativo do que acabo de referir.

Trata-se de uma memória escrita pelo General Augusto Xavier Palmeirim. Essa memória de grande preciosismo em termos de pormenores, refere-se ao Juramento de Bandeira do Infante D. Luís em cerimónia que teve lugar na Sala do Risco no espaço do então Arsenal, na verdade a 100 metros do lugar onde nos encontramos.

A Memória reza assim:

“Suas Majestades a Rainha e El Rei D. Fernando com o Príncipe D. Luís chegaram ao Arsenal da Marinha cerca das 9 horas da manhã num landau. Suas Altezas o Príncipe Real D. Pedro e seus irmãos e irmã D. Antónia, vinham em três carruagens da Casa Real.

No largo fronteiro deste estabelecimento fabril da Armada aglomerava-se inúmero povo que ovacionou Suas Majestades e Altezas.

Já dentro do Arsenal, quando os carros passaram o portão interior, por cima da janela nobre da Sala do Almirantado, repleta de convidados, foram deitadas flores sobre suas Majestades quando estas saíram do landau; a Rainha apoiada na mão de El Rei, e o Senhor Infante D. Luís, que saiu logo a seguir, envergando uma jaqueta azul, com botões dourados, e na cabeça um pequeno barrete de pala oleado, semelhante aos dos Guardas-marinhas.

O pequeno infante, que contava apenas oito anos, muito loiro e algo confuso, ficou pregado ao chão perante os Vivas da Ordenança proferidos pelas forças de marinheiros, ao mesmo tempo que elevavam os seus chapéus embreados.

Perante a surpresa de todos, Sua Majestade a rainha avançou um passo e num gesto brusco, retirou da cabeça do Infante o barrete, pondo-lho na mão. O Príncipe roborizou-se vendo cair sobre ele tantos olhares.

Seus irmãos haviam-se desbarretado também”.

“Por este pequeno incidente dei conta,(diz-nos o General Palmeirim), do que, aliás é do conhecimento público, Sua Majestade educa os Infantes de formas e preceitos inflexíveis.

Há tempos, descendo o passeio público, só porque os Infantes não retribuíram cumprimentos que lhes foram feitos, desbarretou-os em público e desbarretados os fez regressar ao Paço”.

Termino por aqui a leitura desta memória do General Palmeirim porque o restante relato, embora interessantíssimo e rico de pormenores, não vem hoje ao caso.

Irei terminar com dois relatos retirados das Memórias de Bulhão Pato

Raimundo António de Bulhão Pato, conhecido simplesmente por Bulhão Pato foi um poeta, ensaísta e memorialista, sócio da Academia Real das Ciências. As suas Memórias escritas em 3 ou 4 volumes retractam exemplarmente o Portugal da última parte do século XIX e, pelo menos em dois momentos faz alusões a D. Maria II e à Educação dos Infantes.

Vejamos então o que nos diz:

“Certo dia uma criança aproximou-se do Príncipe D. Luís que passeava com a sua Mãe e, quis abraçá-lo, sem perceber que o Infante não era um menino como ele. D. Luís recuou com repulsa.

D. Maria adverte-o até com brusquidão, obrigando-o a pedir desculpa à criança e a retribuir-lhe o abraço.

Desde cedo a Rainha, continua Bulhão Pato, teve a preocupação de mostrar aos filhos que eram cidadãos comuns”.

Bulhão Pato refere ainda que numa visita que D. Pedro e D. Luís fizeram com os pais à cidade de Coimbra, percorreram tudo com avidez e atenção permitindo concluir que estamos

num tempo, diz-nos Bulhão Pato, em que já se entende que os Reis devem comungar na austera religião da Ciência e das Letras.

A Educação proporcionada aos filhos de D. Maria II e de D. Fernando estendeu-se felizmente às gerações seguintes podendo considerar-se que os sucessores no trono de Portugal, foram, sem dúvida, alguns dos mais cultos, senão mesmo os mais cultos de todos os que se revestiam da mesma dignidade nos mais diversos países das suas épocas.

Neste ano em que passam 200 anos sobre o nascimento da nossa Rainha D. Maria II, sinto-me muito honrado por ter tido a oportunidade de modestamente colaborar nesta sessão, ao lado de ilustres conferencistas e ter merecido a atenção de **V.as Ex.as**.

Muito obrigado



SESSÃO CULTURAL CONJUNTA COM A  
ACADEMIA NACIONAL DE BELAS ARTES

**D. MARIA II**  
**FUNDADORA DA ACADEMIA DE BELAS ARTES**

Palavras proferidas pela Presidente da Academia Nacional de Belas Artes,  
Acadêmica Natália Correia Guedes, em 4 de Junho

Por determinação do Almirante Francisco Vidal de Abreu é-me dada a honra de encerrar esta Sessão. Do programa constaram comunicações apresentadas por quatro especialistas de renome, convidados pelas duas Academias e que, pela sua abrangência e ineditismo, irão constituir seguramente leitura obrigatória para os estudiosos desta temática. Estamos-lhe muito gratos por este valioso contributo.

Apenas vêm a propósito completá-las, com um breve resumo relacionado com uma das instituições criadas por D. Maria II – a Academia de Belas Artes de Lisboa (título que foi conferido na versão inicial).

Inesperadamente, ela seria a primeira rainha europeia natural do continente sul-americano. A sua infância no Rio de Janeiro, onde viveu até aos 12, foi conturbada, em plena fase de adaptação da Família Real e da corte à nova capital do Império, vivência a que não será alheia a sua aptidão a um mundo-novo, aberto à integração de povos e culturas.

Uma perceptora inglesa e D. Leonor da Câmara (Ribeira Grande) foram responsáveis pela sua formação literária e artística, valorizada com uma estadia de um ano em Londres e Paris. Numa carta ao irmão a rainha confidencia: “É sumamente difícil deixar o livro por outra coisa”.<sup>1</sup>

Almeida Garrett, preocupado com a educação da Soberana porque “dela dependem em grande parte os destinos da nação”, adverte no seu tratado “Da Educação. Cartas dirigidas a uma Senhora ilustre, encarregada da instituição de uma jovem princesa”: “educar uma jovem Rainha nas circunstâncias extraordinárias e únicas da nossa Augusta Soberana, tão calamitosas e difíceis tempos, é das mais árduas empresas com que ainda se carregaram ombros humanos”. A par da “gramática, aritmética, línguas, história, geografia, economia-política, ciência” menciona “as belas artes; todas deve estudar mais ou menos e algumas praticar – a música, o desenho, a pintura e a dança”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> BRAGA, Paulo Drumond “D. Maria II Uma Mulher entre a Família e a Política” Lisboa, 2019 ed. CTT, pg.172.

<sup>2</sup> Porto, 1.ªed. 1829. Pg VI.8 10 e 44.

Seguramente, lhe foi muito útil a convivência com os elementos da Missão Francesa pintores e escultores de renome – Le Breton, Felix Taunay, Jean Baptiste Debret - convidados por D. João VI, para colaborarem na concretização de uma Academia a partir do projecto setecentista de Cirilo Volkmar Machado, que de facto se concretiza no Rio em 1816. Esta seria a primeira Academia portuguesa de Belas Artes; incluía uma pinacoteca constituída a partir da colecção real e da colecção Lebreton, aumentada por doações e aquisições.<sup>3</sup>

Aos 12 anos, em 1831, a princesa vem com os Pais para Lisboa, pela primeira vez; o caminho do trono era-lhe finalmente favorável depois da vitória dos liberais no Porto (1833) e da assinatura da Convenção de Evora Monte (1834). No primeiro dia de Janeiro de 1836 casa-se com D. Fernando de Saxe Coburgo Gotha e deste enlace, muito aplaudido nas cortes europeias, viria a cultura portuguesa beneficiar durante décadas. Logo nesse ano em 25 de Outubro a Rainha, então com 17 anos, assina o Decreto fundacional da Academia.

À sólida formação que recebera pôde a Rainha conjugar dois contributos raros na história nacional oitocentista que explicam a decisão de fundar a Academia: em primeiro lugar o contributo decisivo de seu marido D. Fernando II designado como “Imediato Protector da Academia”. Educado entre a aristocracia romântica da corte de Viena e oriundo de família tradicionalmente ligada à cultura alemã, adaptou-se à cultura portuguesa que defendeu e valorizou com entusiasmo e dedicação até ao fim da vida; discreto, mas sabiamente interveniente, atento às fragilidades culturais do reino dedica-se a patrocinar artistas, a custear a conservação de património edificado, a adquirir obras de arte. Como artista pintou, desenhou, gravou, esculpiu, fez cerâmica, colaborou com arquitectos na construção do seu Castelo da Pena e na decoração do Palácio das Necessidades.<sup>4</sup> Durante anos, patrocinou a aquisição de publicações para a Biblioteca da Academia.

Igualmente é devida homenagem a todos quantos prepararam esse acontecimento oficial da assinatura do decreto – os intelectuais de maior renome na cultura da época – Manuel da Silva Passos (vitorioso da Revolução Setembrista que assina o decreto cinco dias depois de ter tomado posse como Secretario de Estado dos Negócios do Reino), o Duque de Palmela (1.º ministro), o Conde de Mafra (Camareiro da Rainha), a Duquesa de Ficalho e Professores que vieram em larga medida da obra paralisada do Palácio da Ajuda. Deram também o seu contributo Francisco de Assis Rodrigues, Francisco Aragão Morato (lente da Universidade de Coimbra), Joaquim Rafael (1.º Pintor da Corte).

<sup>3</sup> GOMES, Sónia – “A Academia de Belas Artes do Rio de Janeiro e a Arte brasileira. Encontros e desencontros”, DIAS, Elaine – “Felix Émile Taunay e o prémio de viagem à Europa: circulação de métodos e formação na Academia Imperial de Belas Artes brasileira (1845-1851)”, in “Colecções de Arte em Portugal e Brasil nos séculos XIX e XX (coord. Maria João Neto e Marize Malta), Lisboa, 2016, pg.29 e 261.

<sup>4</sup> TEIXEIRA, José – “D. Fernando II. Rei-Artista, Artista-Rei”. Fundação da Casa de Bragança, Lisboa, 1986. XAVIER, Hugo – “D. Fernando II e o Enriquecimento do Acervo da Academia de Belas Artes de Lisboa” in “Colecções de Arte em Portugal e Brasil nos séculos XIX e XX”, cit. pg.475.

“Promover a civilização geral dos Portugueses”, era o objectivo expresso da nova Academia, “difundindo por todas as classes o gosto do Belo e proporcionando meios de melhoramento aos Ofícios e Artes, pela elegância das formas dos seus artefactos, afim de que se goze quanto antes das incalculáveis vantagens que as nações mais cultas da Europa estão colhendo deste ramo de Instrução Publica” (25.10.1836)

Os primeiros Académicos Honorários foram personalidades que já se tinham destacado pela sua notoriedade, como o Patriarca de Lisboa, Almeida Garrett, Alexandre Herculano, Feliciano de Castilho, os Marqueses de Fronteira e de Ficalho, os Condes de Lavradio, de Lumiares e de Subserra.<sup>5</sup>

Quando em 1843, D. Maria preside com D. Fernando, á inauguração da primeira Exposição da Academia e à atribuição de prémios aos melhores alunos, o Professor de Arquitectura, José da Costa Sequeira, tece os maiores elogios à “ilimitada munificência” e “às provas de desvelo e protecção” da Rainha. Já então ela lhe tinha concedido Estatutos próprios, deferia propostas, designava membros honorários.<sup>6</sup>

Renovar 183 anos de História desta Academia, compete agora a uma nova “Mesa”. Eleita em 2015, tem contribuído para os primeiros sinais, levando-nos a acreditar que está a ressurgir da situação em que submergiu durante décadas – recuperou-se a Biblioteca Histórica, promoveram-se três exposições com espólio antigo e criatividade actual, preparou-se todo o processo de obras de requalificação. A sua história tem suscitado recentemente um invulgar interesse académico, dando origem a dez teses de doutoramento e de mestrado (6) e a diversos outros estudos.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> FERREIRA, Carlos Antero – “Academia Nacional de Belas Artes”. Lisboa, 2009.

<sup>6</sup> SEQUEIRA, José da Costa – “Relatório que perante as Augustas Pessoas de Suas Magestades a Rainha e El Rei seu excelso Esposo leo o professor substituto servindo de Secretário da Academia das Bellas Artes de Lisboa. Na Sessão Solene Trienal da Academia” Lisboa, 1844.

<sup>7</sup> Teses de Doutoramento: GALVÃO, Andreia – A caminho da Modernidade. A travessia portuguesa, ou o caso da obra de Jorge Segurado como um exemplo de complexidade e contradição na arquitectura (1920-1940). UL, Lisboa, 2003; ARRUDA, Luisa - Francisco Vieira Lusitano (1699-1783). O Desenho, FBA/UL; LISBOA, 2000, Maria Helena – As Academias e Escolas de Belas Artes e o Ensino Artístico (1836-1910). FCSH-UN, ed. Lisboa, 2007; BAIÃO, Joana – “José de Figueiredo, 1871-1937. Acção e contributos no panorama historiográfico, museológico e patrimonialista em Portugal”. (FCSH - UN. Lisboa, 2014; FRADE, Marta - Conservação e Restauro de Esculturas em gesso – Valorização, Metodologia, Ensino, FBA/UL, 2018; MARIZ, Vera - A “memória do império” ou o “império da memória” : a salvaguarda do património arquitectónico português ultramarino: (1930-1974), FL/UL, Lisboa, 2016; XAVIER, Hugo – “ O Marquês de Sousa Holstein e a formação da Galeria de Pintura da Academia de Belas Artes de Lisboa”. (FCSH-UN, 2015). Lisboa, 2018. Teses de Mestrado: CUNHA, Susana Paula Olivença da Silva – “Antigo Convento de S. Francisco da Cidade. Subsídios para uma proposta Integrada de Revitalização”. ULHT, Lisboa, 2007 (ex. dact.); FARIA, Alberto Claudio Rodrigues – “A Colecção de Desenho Antigo da Faculdade de Belas Artes de Lisboa (1830-1935): tradição, formação e gosto” FBAUL, Lisboa 2008; SANTOS, Rafael Pavão dos – “Jorge Segurado, um Arquitecto Moderno de casas e sonhos na República, Ditadura Militar e Estado Novo”. FCSH-UN. Lisboa, 2009.



Diversos artigos foram produzidos em 2016, sobre a história, o ensino e as colecções da Academia, por ocasião do Colóquio sobre as colecções das Academias de Belas Artes do Rio de Janeiro, de Lisboa e do Porto, organizado em Lisboa pelo Instituto de História de Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e pela Escola de Belas Artes do Rio de Janeiro.<sup>8</sup>

Certamente esta Sessão irá fortalecer a dinâmica recentemente adquirida.

Aqui expresso a nossa gratidão ao Senhor Presidente da Academia da Marinha, Almirante Francisco Vidal de Abreu, que a proporcionou e a todos que nos tem dispensado uma valiosa colaboração benévola.

Projecção - Retrato de D. Maria II, do pintor Joaquim Rafael, (1840). A Rainha segura o decreto da criação da ANBA; ao lado, sobre o bufete, está o busto do rei D. Fernando II da autoria de Inácio Caetano.

---

<sup>8</sup> BAIÃO, “Cem anos depois: A Academia Nacional de Belas Artes. Contextos, Protagonistas, Acções (1932-1974). In “Colecções de Arte em Portugal e Brasil nos séculos XIX e XX (coord. Maria João Neto e Marize Malta). Lisboa, 2016, pg.55. MARIZ, Vera – “A Colecção de Fotografia do Inventário Artístico de Portugal”. In Idem, pg.447.

## A ESCRITA DE UMA *HISTÓRIA*: DA UTOPIA DE THOMAS MORE À LISBOA DE DAMIÃO DE GÓIS<sup>1</sup>

Comunicação apresentada pela Académica  
Ana Paula Avelar<sup>2</sup>, em 17 de Junho

Esta *escrita de uma História...* centra-se na análise de dois autores, Thomas More e Damião de Góis e em duas obras, respectivamente a *Utopia* e o *Elogio da cidade de Lisboa*, visto terem sido objecto do trabalho atento e metuculoso de Aires Nascimento. Este jubilado Professor da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa participou intensamente na edição crítica da *Utopia* de Thomas More, dialogando com outro dos nossos mestres José Pina Martins. Através dos seus avisados e cultíssimos prolegómenos para a leitura desta obra maior da cultura mergulhamos, pela mão de Aires Nascimento, nas palavras do humanista inglês.

É igualmente pela sua precisa mão que somos conduzidos através da *Urbis Olisiponis descriptio* de Damião de Góis. Aires Nascimento colaborou na publicação do *Elogio da Cidade de Lisboa*, pela editora Guimarães e tanto numa como noutra destas edições efectuou as suas traduções. A sua postura face a este difícil exercício de traduzir do latim para o português é claramente explicitada. Ele escreve, referindo-se à *Utopia* de More:

“Não deveria ser a fronteira da língua a criar o distanciamento relativamente à leitura dessa obra emblemática, se acaso o latim, em que ela foi escrita, não tivesse perdido a frequentação de outros tempos e não tivesse exaurido a sua função iniciática de introduzir na longa duração de uma cultura (que necessariamente faz sair do mundo da família e deve conduzir ao mundo da efectividade). Mas, porque isso aconteceu, seja a recuperação da distância a obrigar-nos à atitude humilde de aprendermos a sua leitura em transposição para outra língua, sem nos deslumbrarmos com ilusões de comuni(tari)smo fácil e sem abandonarmos a realidade em que lançamos raízes.”<sup>3</sup>

Ainda que cada texto/cada autor represente desafios próprios foi esta mesma postura que fluiu na tradução da *Urbis Olisiponis descriptio*: “O leitor poderá assim aproximar-se dos hábitos do autor e partilhar com ele os seus usos e reconhecer que a grafia não é tão rígida ou

---

<sup>1</sup> Esta comunicação foi apresentada em representação da Academia de Marinha por ocasião do encontro *Portugal, os clássicos e a cultura europeia: Colóquio em homenagem a A. A. Nascimento no seu 80º aniversário*, realizado na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (17 a 20 de junho de 2019).

<sup>2</sup> Professora Associada com Agregação-Universidade Aberta; Investigadora integrada CHAM; Investigadora Associada CEC e CH - FLUL; Secretária da Classe de História Marítima da Academia de Marinha; Académica de número da Academia Portuguesa da História.

<sup>3</sup> MORUS, Thomas – *Utopia*, p. 299.

constante como seria de esperar, mas nas variantes se escondem por vezes opções que convém não perder nem escamotear.”<sup>4</sup> E o autor prossegue:

“(…) A frase é habitualmente límpida e eventuais matizes goisianos não põem em risco contacto com a expressão autêntica de uma latinidade sentida como própria; pelo contrário, poderão estes levar a considerações pertinentes que relançam o interesse de um conhecimento mais dilatado das questões ( que não se resolvem pelo mero recurso à gramática normativa, pois implicam a problemática da transmissão dos textos). Por isso não estranharíamos que a aprendizagem de língua latina encontrasse também neste pequeno texto um apoio em que a empatia com o louvor da cidade de Lisboa contituisse mais um estímulo.”<sup>5</sup>

A escolha destes autores e textos no imenso trabalho do Professor Aires Nascimento prende-se com o diálogo intertextual e epocal que estes dois vultos da Europa de Quinhentos representam, e onde gravita a pena “humanista” do seu tradutor. Sendo o Renascimento uma época que evoca a Antiguidade, recriando-a e onde a herança de uma cultura herdada não funciona como inibidora de progresso, mas pelo contrário imprime um movimento de renovação, a procura das ruínas do passado, a reconstrução dos textos antigos é, então, manipulada na conceptualização de um mundo. Assim, o passado serve o presente. Estamos em presença do *bel aujourd’hui de la renaissance*, utilizando a feliz expressão de Claude Gilbert-Dubois<sup>6</sup>, e esse *bel aujourd’hui* é, na minha perspectiva, o convite que nos faz Aires Nascimento ao traduzir estas duas obras que procuraram ajudar os seus leitores e nos ajudam a viver melhor o fluxo vital dos nossos dias.

Dos vários possíveis tópicos intertextuais, formuladores do século em que Thomas More e Damião de Góis viveram e escreveram, tomo, ainda que muito brevemente, o da cidade. Se este e é um tópico evidente em Damião de Góis (a obra sobre a qual me debruço é a *Urbis Olisiponis descriptio/ o elogio da cidade de Lisboa*), não deixa de ser igualmente um tópico constitutivo da *utopia* de More, para tal basta atender ao facto de o seu segundo livro ser sobre as cidades, nomeadamente Amauroto, leia-se *a cidade ideal*.

---

<sup>4</sup> GÓIS, Damião-**O elogio da Cidade de Lisboa**, p.71.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p.72.

<sup>6</sup> Cf. DUBOIS, Claude-Gilbert - **Le bel aujourd’hui de la Renaissance-Que reste-t-il du XVIe siècle**, p.12.

Fig.1. A ilha da Utopia (1516)<sup>7</sup>Fig.2. A ilha da Utopia (1518)<sup>8</sup>

Desde já se assinala que, no século XVI, e no que concerne a ideia de cidade perpassam três noções herdadas do passado: a grega *polis* e as latinas *urbs* e *civitas*. Toma-se, assim a *polis*, a partir de uma matriz aristotélica, entendendo-a como uma associação de várias aldeias, que se basta a si própria. A *polis* forma-se para conservar a existência e atingir a perfeição. Ela existe por natureza, como existem por natureza as associações mais simples, porque a cidade é a ambição final para que tendem todas as outras.<sup>9</sup> Por seu turno, a *urbs*, é entendida como a cidade que se opõe ao campo, é o espaço que representa uma certa excelência na sua organização. Já relativamente à noção de *civitas*, esta encontra-se associada à ideia de governo, de centro decisório, ao potencial direito de a ela se pertencer, de se ser um cidadão. É certo, que neste século XVI, a vivência de um espaço transforma-se por pressões demográficas, não só no que diz respeito ao crescimento do número absoluto de habitantes, mas também ao seu ritmo de crescimento<sup>10</sup>. Tanto Londres, como Lisboa e Roma sofreram crescimentos demográficos superiores a 100 %. A malha urbana distende-se e pensa-se a cidade, através da idealização de novos modelos de organização do espaço. O sonho de uma cidade ideal atravessa escritores, pintores e arquitectos no Renascimento:

“A cidade ideal, descrita por Dürer na *Arte de Fortificar as Cidades*, é o tipo acabado destas elaborações rigorosas, que pretendem dobrar a vida dos homens á estrita disciplina do urbanismo. É um quadrilátero, cujo centro, reservado ao palácio do soberano, é um quadrado.

<sup>7</sup> Gravura incluída na 1ª edição da obra. [https://en.wikipedia.org/wiki/Utopia\\_%28book%29#/media/File:Isola\\_di\\_Utopia\\_Moro.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Utopia_%28book%29#/media/File:Isola_di_Utopia_Moro.jpg)

<sup>8</sup> Gravura de Ambrosius Holbein incluída na edição de 1518. <http://4umi.com/more/utopia/>

<sup>9</sup> Cf. BENEVOLO, Leonardo - **A cidade na História da Europa**, pp.20-21.

<sup>10</sup> DELUMEAU, Jean - **A civilização do Renascimento**, I, p. 275.

Entre o palácio e a muralha exterior o espaço urbano fica dividido em cerca de quarenta quarteirões cujos lados maiores são paralelos à muralha.”<sup>11</sup>

Neste processo de construção idealizada existem dois princípios: a *commoditas* e a *voluptas*. A cidade não deve ser só funcional deve ser igualmente bela. As cidades ideais obedecem a formas geométricas perfeitas e devem revelar a imagem do cosmos, a plena harmonia. A cidade ideal, evocando a utópica ilha, torna-se muitas vezes *real* no feérico das festas da corte, como aconteceu, por exemplo, em 1591, na corte isabelina, quando foi montada uma lagoa, onde no centro da mesma se construiu uma ilha e se elevou um forte, navegando nas águas ninfas, soando as trompas de tritões e tiros de canhão<sup>12</sup>.

Importa ter em atenção que, ainda que os *autores utópicos* não sejam urbanistas, por vezes, elaboram projectos a ser aplicados no real. Atente-se como o juiz Vasco de Quiroga parte para o México aos 70 anos (1531), tendo vendido todos os seus bens de modo a nesse novo espaço erigir duas cidades ideais que cumpram os princípios do livro de Thomas More<sup>13</sup>.



Fig.3. Londres(1572)<sup>14</sup>

Assim a cidade ideal também se pode constituir como cidade utópica, como a Amuroto de More<sup>15</sup>, cujo nome se pode ler como “cidade cega /invisível/fantasma ” e onde ecoa uma possível Londres henriquina, a par de uma Atlântida de Platão<sup>16</sup>.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 259.

<sup>12</sup> Cf. ASTON, Margaret (dir.) - **Panorama de la Renaissance**, p.64.

<sup>13</sup> Cf. BENEVOLO, Leonardo - **A cidade na História da Europa**, p.134.

<sup>14</sup> Gravura no livro **Civitates Orbis Terrarum**, de Georg Braun e Frans Hogenberg publicado em 1572. [https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Braun\\_London\\_UBHD.jpg](https://en.m.wikipedia.org/wiki/File:Braun_London_UBHD.jpg)

<sup>15</sup> Cf. Fig. 1 e Fig.2.

<sup>16</sup> Cf. GÓIS, Damião-**O elogio da Cidade de Lisboa**, p. 494.

São de More e do seu tradutor, pela voz de Hithodeu, as palavras:

“(…) quem conhecer uma das cidades conhece-as a todas. Parecem-se umas com as outras, pelo menos na medida em que a configuração do lugar não constitui nenhum obstáculo. Descreveria, pois, uma qualquer, não importando qual delas. Mas por qual optar senão por Amauroto? Nenhuma é mais prestigiada, já que as outras lhe deixam a honra de ser a sede do Senado nem há nenhuma que eu conheça melhor, já que nela vivi durante cinco anos consecutivos.”<sup>17</sup>

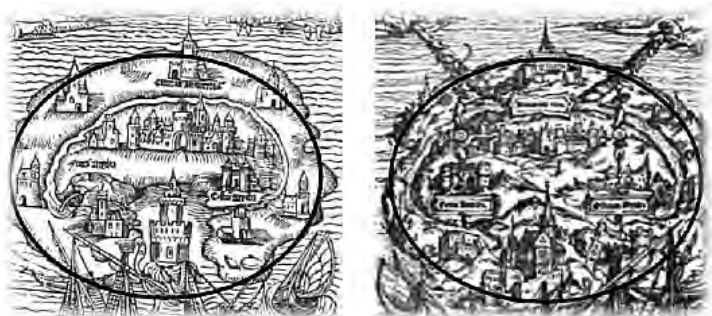


Fig.4. Detalhe da ilha da Utopia (1516 e 1518)

Contudo, a sua forma é regular, elipsoidal, distendendo-se na vertente ribeirinha<sup>18</sup>.



Fig.5. Thomas More <sup>19</sup>

<sup>17</sup> *Ibidem*, p.495.

<sup>18</sup> Cf. Fig. 1 e Fig.2.

<sup>19</sup> Retrato de Thomas More por Hans Holbein (1527). [https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas\\_More#/media/File:Hans\\_Holbein,\\_the\\_Younger\\_-\\_Sir\\_Thomas\\_More\\_-\\_Google\\_Art\\_Project.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Thomas_More#/media/File:Hans_Holbein,_the_Younger_-_Sir_Thomas_More_-_Google_Art_Project.jpg)

É certo que os discursos utópicos são um produto do Renascimento e formulam-se no oxímoro que caracteriza este tempo, formulando-se uma duplicidade que subjaz à arquitetura ficcional da *Utopia* de Thomas More(1516). Numa primeira parte do texto é descrita a Inglaterra do Chanceler Mor, onde predominam os tons escuros do presente (esta parte foi escrita depois da segunda)<sup>20</sup>. Por seu turno, este presente henriquino ilumina-se na segunda parte através da descrição de uma ilha onde se vive em idílica harmonia.



Fig.6. Representação de Hitlodeu na impressão da *Utopia* de 1518

A própria linguagem inventada por More para a sua narrativa é a prova desta ambivalência. Para além de utopia significar ao mesmo tempo (eu-topos-bom lugar e ou-topos/ nenhum sítio), o seu personagem principal tem o nome do anjo que é o viajante e mensageiro-Rafael (nome do barco de Vasco da Gama) aquele que Deus curou, ainda que o segundo nome Hitlodeu aponte para o não-sentido. Este é um jogo de espelhos, onde nos surge a extraterritorialidade de (nenhum lugar) versus territorialidade e onde a verosimilhança é conseguida pela evocação das viagens vespucianas, que seriam a fonte da sua narrativa as *Quatuor Navigationes* de Vespúcio(1508), i.e., os relatos de Vespúcio à América, que tornam o seu discurso verosímil<sup>21</sup>.

Sinalizo, ainda que não desenvolva, o simbolismo dual que a territorialidade espacial da ilha, (pois utopia é uma ilha) encerra e ao facto de a este signo de finitude se contrapor a infinitude do mar/oceano que a circunscreve. O rio que banha Amauroto, Anidro, de seu nome, e que significa sem água: “(...) pela confluência de outros rios e também com o caudal de outros medianos, ao chegar em frente da cidade alarga-se por quinhentos passos, e a breve trecho ganha maior amplitude, mas logo, após um percurso de sessenta milhas, desagua no oceano.”<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Cf. FOKKEMA, Douwe - **Perfect Worlds-Utopian Fiction in China and West**, pp.31-42.

<sup>21</sup> Cf. EVANS, J. Martin - **America the view from Europe**, New York-London, W.W. Norton & Company, 1976, p. 19.

<sup>22</sup> Cf. RICOEUR, Paul - *La mémoire, l'histoire, l'oubli*, p. 657.

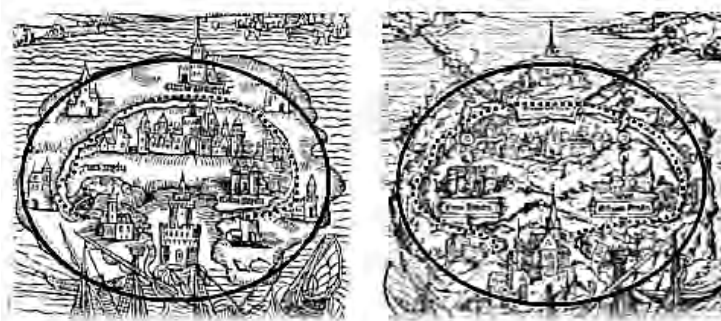


Fig.7. Sinalização do Rio Anidro (assinalado a tracejado nas figuras)

Ritmada e algo encantatória a voz de More e do seu tradutor, plasmam a imagem das suas águas:

“ (...) todas as seis horas a maré faz alternar o fluxo e refluxo das águas em movimento rápido, quando o mar sobe, ao longo de trinta milhas, toma conta de todo o leito do Anidro com as suas águas, fazendo recuar o rio que não aguenta; por vezes sobe mais atrás e com a água salgada altera a água doce; depois, a pouco e pouco, o rio vai recuperando as águas doces e já sem mistura que banha a cidade e, por sua vez, com água pura e sem alteração persegue o refluxo até à foz.”<sup>23</sup>

Nesta utopia de escape, usando a categorização de Lewis Mumford, More deixa o mundo exterior, tal como ele é, erigindo impossíveis *castelos no ar*<sup>24</sup>. Assim, estamos perante uma construção conceptual/ficcional iminentemente imagética. Mas neste século XVI, procura-se, para além de definir o lugar onde estamos, identificar uma identidade e traçar um caminho nos labirintos do tempo.

A *Utopia* de Thomas More inscreve-se exactamente nesta terceira dimensão, num tempo em que a Europa se abre ao mundo. São os registos das viagens sob a direcção da coroa portuguesa que servem de fonte a Thomas More. Rafael Hitlodeu, o narrador do texto de More, é um marinheiro português que acompanhara Américo Vespúcio nas suas viagens à América, cujos relatos correm a Europa de então. Rafael, para além de ter visitado as terras ameríndias teria percorrido as costas do Hindustão, explorado Ceilão, e regressado à Europa, a partir de Calicute, numa embarcação portuguesa, pela rota do Cabo.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> Cf. AVELAR, Ana Paula - A Utopia de Thomas More e o discurso da História na cronística portuguesa do séc. XVI, p.50.



Na sua narrativa Thomas More tem em atenção o testemunho expresso nas cartas de Amerigo Vespucci<sup>25</sup>. Registe-se que desde a impressão da *Utopia* de Thomas More(1516) encontramos referências em Portugal seja ao texto seja ao seu autor, nomeadamente nos registos historiográficos que descrevem a nossa presença nos espaços asiáticos<sup>26</sup>. Destas tecituras narrativas deu copiosamente conta José V. De Pina Martins no seu estudo introdutório à tradução de Aires Nascimento da *Utopia*<sup>27</sup>.

Concentro-me, porque é de Lisboa que se partiu para esta aventura dos mares, em Damião de Góis, e na sua *Urbis Olisiponis descriptio...*, ainda que não referencie aqui o seu percurso de vida, remeto-vos para as palavras do nosso tradutor, para o exímio apontamento biográfico intitulado: De Lovaina a Lisboa: Damião de Góis e o reajustamento dos seus projectos.



Fig.8. Damião de Góis <sup>28</sup>



Fig.9 *Urbis Olisiponis descriptio*  
(Évora, 1554)<sup>29</sup>

Contudo, um dado biográfico deve ser assinalado: por volta de 1528 Damião de Góis terá, possivelmente, conhecido Thomas More e a sua família quando foi enviado por D. João III à corte de Henrique VIII.

<sup>25</sup> Consulte-se o trabalho de Luciano Formisano. Cf. VESPUCCI, Amerigo - *Cartas de viaje...*Madrid, Alianza Editorial, 1986, pp.9-11.

<sup>26</sup> Cf. AVELAR, Ana Paula – Sir Thomas More’s *Utopia*- Glimpses of a presence in the 16th century, pp. 269-273.

<sup>27</sup> Cf. MARTINS, José V. de Pina - Estudo introdutório à utopia Moriana, pp. 70-91.

<sup>28</sup> Retrato elaborado por Albrecht Dürer. [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Damião\\_de\\_góis.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Damião_de_góis.jpg)

<sup>29</sup> Folha de rosto. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Damião\\_de\\_Góis#/media/Ficheiro:Gois\\_Urbis\\_Olisiponis.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Damião_de_Góis#/media/Ficheiro:Gois_Urbis_Olisiponis.jpg)



Fig.10. Família de Thomas More onde se assinala John More<sup>30</sup>

Foi John More, o filho mais velho de Thomas More<sup>31</sup> quem traduziu para inglês a *Legatio Magni Indorum Imperatoris Presbyteri Joannis ad Emmanuelem Lusitaniae Regem* de Damião de Góis.

Aires Nascimento, no “Retrato a “pincel ligeiro”: a dimensão literária no elogio da cidade” discorre sabiamente sobre as “laudes urbium” e contextualiza este elogio relativamente a outras obras que sobre Lisboa tinham ou seriam produzidas neste mesmo século XVI. Damião de Góis, que já tinha redijido anteriormente a *Urbis Lovaniensis obsidio* (1546) exercita no seu elogio a Lisboa as *artes rhetoricae* e segue a *estrutura formal* das *Laudes urbium*. Subliminarmente atende a *commoditas e voluptas*, porém como assinala Aires Nascimento estes “não formavam para ele (Góis) um paradigma de descrição.”<sup>32</sup>

Góis expõe constantemente uma matriz humanista nela configurando o seu discurso sobre Lisboa. Este está matizado pela escrita da História goisiana, como de imediato se constata na dedicatória ou no texto onde Góis expõe a superação pelos portugueses dos cometimentos marítimos<sup>33</sup>. Neste elogio da cidade de Lisboa(1554) plasmam-se os três descritores que subjazem à categorização de uma metrópole que vive um tempo novo, isto é, expõem-se as suas estruturas funcionais, as actividades que aí se desenvolvem e as relações sociais que se tecem no espaço urbano.

<sup>30</sup> Pintura de Rowland Lockey segundo Hans Holbein the Younger, *Sir Thomas More and his Family* (Nostell Priory version, 1592) [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/More\\_famB\\_1280x-g0.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/More_famB_1280x-g0.jpg)

<sup>31</sup> Cf. AVELAR, Ana Paula - A Utopia de Thomas More e o discurso da História na crónica portuguesa do séc. XVI, p. 57.

<sup>32</sup> GÓIS, Damião-**O elogio da Cidade de Lisboa**, p.67.

<sup>33</sup> Cf. *Ibidem*, p.91.

Fig.11. Lisboa<sup>34</sup>

Como podemos observar nas próprias palavras de Góis deparamo-nos com uma interpenetração entre o núcleo urbano propriamente dito e os espaços rurais envolventes. Esta é a capital de um reino que vive um período de expansão com o apogeu da rota do cabo, passando, grosso modo, de 60 mil residentes para 180 mil. Pela pena de Góis e do seu tradutor aproximamo-nos da cidade, a qual na sua visão de conjunto “apresenta uma verdadeira configuração de bexiga de peixe”<sup>35</sup>. A parte que é banhada pelo mar, por ser a mais nobre, possui vinte e duas portas, encontrando-se na parte de terra dezasseis:

“Bem parece que precisa extremamente de todas elas devido à imensa população e à extensão perímetro.(...)o território da cidade, como se poderá verificar por qualquer ponto para onde se volte o olhar, está por todo o lado coberto de mansões suburbanas e rústicas, com edifícios magníficos, por causa da produtividade da terra e é tão grande também a densidade da população que, há já algum tempo, muitos, com os negócios a prosperarem e a paz assegurada com os vizinhos, deixam-se levar pelo desejo de viverem mais no campo que na cidade.”<sup>36</sup>

A par desta territorialidade ecoa neste texto a extra-territorial imaginada de um espaço. Recorde-se os tritões evocados por Góis, seja na memória do som do búzio, numa furna perto de Colares, seja no avistar de um pescador de um: “Tritão macho, de barba desalinhada, os cabelos compridos, o peito escamoso, rosto não muito disforme e traços acabados de homem”<sup>37</sup>. É, aliás, o próprio Góis e o seu tradutor que nos afastam desta efémera, feérica materialidade: “(...) basta do que dissemos até aqui de Tritões, de Nereidas e de Sereias.”<sup>38</sup>

Enfim, fomos e somos assim conduzidos pela não exímia de Aires Nascimento através das palavras de Thomas More e Damião de Góis ao nosso *bel aujourd’hui de la Renaissance*.

<sup>34</sup> Gravura no livro **Civitates Orbis Terrarum**, de Georg Braun e Frans Hogenberg publicado em 1572. [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Lisbon\\_-\\_Lisbonne\\_-\\_Lisboa\\_1572.png](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Lisbon_-_Lisbonne_-_Lisboa_1572.png)

<sup>35</sup> Cf. GÓIS, Damião-**O elogio da Cidade de Lisboa**, p.147.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p.181.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 119.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

**Bibliografia citada:**

AVELAR, Ana Paula- A Utopia de Thomas More e o discurso da História na crónica portuguesa do séc. XVI. In **Sessão Comemorativa do V Centenário da 1ª edição da Utopia, de Thomas More**. Lisboa: Academia de Marinha, 2017. ISBN 978-972-781-135-9. pp. 47-60

AVELAR, Ana Paula – Sir Thomas More’s Utopia- Glimpses of a presence in the 16th century. In MONTEIRO, Maria do Rosário e Kong, Mário S. (ed.) – **Utopia(s)- Worlds and Frontiers of the Imaginary**. London: Taylor and Francis Group , 2017. ISBN 978-1-138-19748-0,pp. 269-273.

ASTON, Margaret (dir.) - **Panorama de la Renaissance**. Paris : Editions du Chêne-Hachette Livre, 1997. ISBN 2.84277.048.X

BENEVOLO, Leonardo - **A cidade na História da Europa**. Lisboa : Editorial Presença, 1993.

DELUMEAU, Jean - **A civilização do Renascimento**. Lisboa : Editorial Estampa, 1994.ISBN 972-33-1000-7.

DUBOIS, Claude-Gilbert - **Le bel aujourd’hui de la Renaissance-Que reste-t-il du XVIe siècle**. Paris : Éditions du Seuil, 2001. ISBN 2-02-040378-1.

EVANS, J. Martin - **America the view from Europe**. New York-London : W.W. Norton & Company, 1976.ISBN 0913374504

FOKKEMA, Douwe - **Perfect Worlds-Utopian Fiction in China and West**. Amsterdam : Amsterdam University Press, 2011. ISBN 9789089643506.

GÓIS, Damião- **O elogio da Cidade de Lisboa**. Lisboa: Guimarães Editores, 2007, ISBN 9789726654599

MARTINS, José V. de Pina - Estudo introdutório à utopia Moriana. in MORUS, Thomas- **Utopia**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2006.ISBN 972-31-1169-1. pp. 70-91

MORUS, Thomas- **Utopia**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2006. ISBN 972-31-1169-1

VESPUCCI, Amerigo - **Cartas de viaje...**Madrid: Alianza Editorial, 1986.ISBN 84-206-0251-9



# A PIRATARIA NO EXTREMO SUDESTE ALGARVIO, NOS ALVORES DA IDADE MODERNA

Comunicação apresentada pelo Mestre  
Fernando Pessanha, em 18 de Junho

## Resumo

Os últimos anos têm vindo a assistir a uma gradual publicação de estudos acerca do Baixo Guadiana nos alvares da Idade Moderna, nomeadamente, no que se refere à primeira metade do séc. XVI. Com efeito, os reptos lançados pelos Descobrimientos, assim como a Expansão para o Norte de África, conduziram ao substancial desenvolvimento de vilas como Castro Marim, substanciados quer no crescimento demográfico e no desenvolvimento das actividades económicas, quer na evolução do tecido urbano e na fundação de novas vilas, tal como aconteceu com Santo António de Arenilha, na foz do Guadiana, em 1513. De facto, as investigações publicadas nos últimos anos têm vindo a chamar a atenção para a grande importância estratégica da foz do Guadiana, voltada para o designado Mar das Éguas, desde os inícios da Idade Moderna. Uma importância estratégica determinada, desde logo, não só pela relevância das pescarias, como também pelo contacto destas vilas com as conquistas no além-mar, onde muitos capitães eram detentores de títulos, cargos, rendas e mercês relativos ao Baixo Guadiana, não só como recompensa pelos serviços prestados, como também pela necessidade de defender a principal via de penetração no ocidente peninsular dos ataques do corso e da pirataria.

É nesse sentido que, analisados em anteriores trabalhos a natureza destes ataques e os motivos na origem dos mesmos, o presente artigo pretende identificar os principais comandantes e as origens dos grupos de piratas, assim como os principais capitães, alcaides e comendadores incumbidos de proteger a foz do Guadiana dos ataques do corso e da pirataria. Para tal, e tendo como balizagem cronológica a primeira metade do século XVI, seguimos uma metodologia de trabalho baseada no confronto de informação entre as fontes documentais e as crónicas quinhentistas.

## Palavras-chave:

Guerra Naval, Guadiana, Algarve, Norte de África, Corso, Pirataria.

## 1. O corso e a pirataria

Seria metodologicamente incoerente avançarmos no presente artigo sem antes definirmos alguns conceitos fundamentais e sem os quais a leitura do presente trabalho poderia ficar condicionada. Referimo-nos, naturalmente, ao que devemos compreender por corso e por pirataria.

De facto, a tradicional definição de pirataria, não obstante a conjuntura histórica em questão, aplica-se ao exercício violento de assaltos navais dirigidos por grupos independentes e não sujeitos à orientação política/estratégica de um Estado, o que se traduz numa diferença legal e substancial em relação à prática corsária. Ao contrário do pirata, o corsário desempenha uma actividade reconhecida pelas autoridades do país que representa, uma vez que dispõe de um documento oficial para o efeito: a designada carta de corso. Quer isto dizer que a prática corsária constituía uma actividade bélica de que os Estados se serviam para combater os seus adversários, enquanto a actividade pirática se apresentava de forma autónoma e não protegida legalmente. Todavia, a linha de separação entre as duas actividades sempre se revelou manifestamente ténue, já que os corsários, sempre que as circunstâncias o permitiam, não se coíbiavam de praticar actos de pirataria, arrecadando para si a parte dos saques que, teoricamente, cabiam aos Estados que representavam.

Com a “Reconquista” do ocidente peninsular aos muçulmanos, a guerra foi catapultada da terra para o mar. Em Portugal, Estado que acabou de conquistar o Algarve logo em 1249, o corso evidenciou uma expressão bastante precoce, já que D. Dinis, ao contratar o almirante genovês Manuel Pessanha<sup>1</sup>, criou as condições para que se produzisse o primeiro dispositivo oficial de guerra naval, composto por corsários protegidos pela Coroa. São, portanto, estes corsários portugueses patrocinados pelo Estado que em 1336, por exemplo, vão assaltar Lepe, “*quatro léguas (...) a Leste do Guadiana*”<sup>2</sup>, levando consigo os despojos. Uma vez que era no Norte de África que se encontravam os principais ninhos de piratas fustigadores das costas portuguesas, o corso português passou a incidir principalmente no Mar das Éguas, entre o sul da Península Ibérica e a costa atlântica marroquina, sendo que com a conquista de Ceuta, em 1415, a capacidade operacional portuguesa na guerra de corso foi amplamente reforçada, passando igualmente a operar no Estreito de Gibraltar e no Mediterrâneo Ocidental. De resto, foi neste contexto expansionista que começou a ganhar grande relevância a actividade corsária desenvolvida por D. Pedro de Meneses, o primeiro capitão de Ceuta<sup>3</sup>, assim como as acções concebidas pelos infantes portugueses, nomeadamente, o infante D. Henrique que, não só gozava de licença da Coroa para o efeito, como também estava incumbido do provimento e defesa de Ceuta desde 1416<sup>4</sup>. É, portanto, face a esta política de guerra de depredação naval que anos mais tarde, em 1433, o rei D. Duarte concedeu ao infante D. Henrique um quinto de tudo o que fosse tomado pelos navios de corso que andassem a patrulhar o Estreito de Gibraltar<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> José dos Santos Maia e Luís Couto Soares (coord.), *700 anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia de Marinha, 2017.

<sup>2</sup> Ignácio da Costa Quintela, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Tomo I, pp. 22-23.

<sup>3</sup> Abel dos Santos Cruz, “A guerra de corso e pirataria no Mediterrâneo Ocidental ao tempo do conde D. Pedro de Meneses (1415-1437)”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV – XIX)*, pp. 57-99.

<sup>4</sup> Ver Isabel L. Morgado de Sousa e Silva, *A Ordem de Cristo (1417-1421) – Revista Militarum Ordium Analecta*, N<sup>o</sup> 6, p. 63.

<sup>5</sup> Ver *Monumenta Enricina*, Vol. IV, p. 266.

## 2. Castro Marim, Ayamonte e Santo António de Arenilha

Desde a Antiguidade que a foz do Guadiana constituiu uma via de comunicação entre o interior peninsular, o Atlântico e o Mediterrâneo, funcionando como uma auto-estrada que permitia a circulação de pessoas, bens, mercadorias e ideias. Foi, portanto, esta porta de entrada que permitiu o estabelecimento de fenícios, gregos, cartagineses, romanos e muçulmanos nas margens da desembocadura do Guadiana, nomeadamente, em Castro Marim e em Ayamonte. Finda a conquista cristã no ocidente peninsular e estabelecido o Guadiana enquanto fronteira natural entre Castela e Portugal, através da assinatura do Tratado de Badajoz de 1267, as atenções recaíram inevitavelmente sobre os promontórios de Castro Marim e de Ayamonte, onde vieram a ser construídos os respectivos castelos medievais, em cada lado da fronteira<sup>6</sup>. De resto, a instalação da recém-criada Ordem de Cristo no castelo de Castro Marim, em 1319<sup>7</sup>, é altamente representativa da importância estratégica de que a foz do Guadiana se revestiu para a monarquia portuguesa, nomeadamente, devido à sua proximidade a Marrocos: “*Castello muy forte, a que a disposição do lugar faz muy defensavel que he na frontaria dos ditos inimigos (os Mouros)*”<sup>8</sup>.

De facto, a presença islâmica no Norte de África e em Granada constituía uma ameaça aos Algarves cristãos, mais susceptíveis aos assaltos do corso e da pirataria muçulmana. É nesse sentido que a instalação da nova Ordem na zona de fronteira mais próxima da potencial ameaça servia plenamente a ideia de cruzada que pautava a política dos reinos cristãos do ocidente peninsular<sup>9</sup>. Em 1356, quando a Ordem de Cristo foi transferida para Tomar, a importância de Castro Marim diminuiu, o que se traduziu na redução de meios humanos para o controlo e defesa do território<sup>10</sup>. Foi neste contexto que, em 1421, D. João I determi-

<sup>6</sup> Sobre o castelo de Castro Marim veja-se Natércia Magalhães, *Algarve - Castelos, Cercas e Fortalezas*, pp. 72-81. Sobre o castelo de Ayamonte veja-se, a título de exemplo, Angustias Rodríguez Zamudio, “Recreación virtual del castillo de Ayamonte según el plano de Martín Fovet de 1725”, in *XVIII Jornadas de Historia de la muy noble y leal ciudad de Ayamonte*, pp. 97-120.

<sup>7</sup> Ver bula papal *Ad ea ex quibus*, de 14 de Março de 1319. Documento publicado in *Monumenta Henricina*, Vol. I, Docs. 61 e 62, pp. 97-119. Veja-se também Osvaldo Pires & Pedro Pires, *Castro Marim, Baluarte Defensivo do Algarve*, pp. 20-27.

<sup>8</sup> *Definições e estatutos dos cavalheiros da Ordem de Nosso Senhor Jesu Christo com a historia da origem della...* Transcrito de Valdemar Coutinho, “O fim da Reconquista e a construção/reconstrução de fortificações na região fronteiriça do Algarve”, in *Revista da Faculdade de Letras - História* (2ª série), Vol.15, Nº 2, p. 860.

<sup>9</sup> Isabel L. Morgado de Sousa e Silva, *A Ordem de Cristo (1417-1521) - Revista Militarium Ordium Analecta*, Nº 6 p. 45.

<sup>10</sup> Foi nesse sentido que, com o intuito de atrair moradores para a zona, D. Fernando mandou restaurar o castelo e concedeu alguns privilégios aos moradores da vila, nomeadamente, não serem obrigados a ir em armadas, frotas ou galés e a permissão de trazerem armas. A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 30, fl. 118. Do mesmo modo, também os moradores deviam respeitar o recolher obrigatório, recolhendo-se ao cair da noite, após o correr do sino; na eventualidade de alguma incursão inimiga, o desrespeito desta ordem poderia resultar em aprisionamentos, diminuindo ainda mais a já insuficiente população da vila. Maria de Fátima Botão, “A Definição e a Dinâmica dos Limites Internos no Algarve Medieval” in *Revista da Faculdade de Letras - História*, (2ª série), Vol. 15, Nº 2, p. 745.



nou a criação de um couto para quarenta homiziados em Castro Marim, para o “*dicto lugar seer mjlor pobrado*”<sup>11</sup>. Podiam, portanto, recolher-se à vila os condenados que tivessem recorrido em traição ou aleivosia<sup>12</sup>. Desta forma, pretendia o monarca que os acusados de crimes fossem degredados para um território isolado e despovoado, onde deveriam cumprir as suas penas judiciais e, simultaneamente, defender as fronteiras do reino<sup>13</sup>. De resto, até a forma como Henrique Fernandes Sarrão se referiu a Castro Marim, já em 1600, é bem representativa da natureza da terra: “*Homiziado vem meu rude estilo ao couto da vila*”<sup>14</sup>.

É possível que a intenção de D. João I em prover a vila com mais recursos humanos remontasse à sua passagem por Castro Marim, no regresso da conquista de Ceuta, em 2 de Setembro de 1415<sup>15</sup>. De facto, a política expansionista levada a cabo pela dinastia de Avis teve notórias repercussões no Baixo Guadiana, nomeadamente, em Castro Marim, onde se estabeleceram vários fidalgos da confiança do infante D. Henrique. É nesse contexto que surgem em Castro Marim indivíduos como Diogo Lopes, cavaleiro da casa do infante D. Henrique e comendador de Castro Marim<sup>16</sup>, ou Vasco Eanes Corte Real, capitão da cavalaria de Castro Marim<sup>17</sup> e filho de Vasco Eanes, fidalgo que acompanhou D. Henrique na conquista de Ceuta<sup>18</sup>. Refira-se, aliás, que o próprio D. Henrique permaneceu durante algum tempo nesta vila fronteiriça quando ali recebeu o infante D. Fernando, seu sobrinho e

<sup>11</sup> Humberto Baquero Moreno, *Os Municípios Portugueses nos Séculos XIII a XVI – Estudos de História*, p. 116. Ver também Márcia Luísa Grilo, “Na Margem Direita do Guadiana Face a Espanha”, in *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*, p. 23; Hugo Cavaco, *O Degredo e o Privilégio em Castro Marim (Alguns subsídios para a sua história)*, p. 6.

<sup>12</sup> De acordo com Paulo Drummond Braga, muitos acusados de crimes contra a moral sexual vigente iam degredados para Castro Marim. Ver Paulo Drummond Braga *Filhas de Safo – Uma História da Homossexualidade Feminina em Portugal*, p. 64, nota 62. Porém, não deixámos de reparar que, segundo Humberto Baquero Moreno, o couto não era válido para os sodomitas. Ver Humberto Baquero Moreno, *Os Municípios Portugueses nos Séculos XIII a XVI – Estudos de História*, p. 116.

<sup>13</sup> Os Coutos de Homiziados situavam-se nas regiões de fronteira. Além da fixação de pessoas, tinham também como objectivo a defesa do território e eram locais de cumprimento de penas judiciais e não apenas um refúgio de criminosos. Ver Margarida Garcez Ventura, “Os coutos de Homiziados nas fronteiras com o direito de asilo”, in *Revista da Faculdade de Letras. História*, 2ª série, Vol. 15, Nº 1, pp. 601-625.

<sup>14</sup> Henrique Fernandes Sarrão, “História do Reino do Algarve”, in *Duas Descrições do Algarve do Século XVI*, p. 70.

<sup>15</sup> Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Capítulo CI, p. 284. Ver também *Monumenta Henricina*, Vol. I, Doc. 103, p. 217. Foi ao abrigo da mesma estratégia que, em 7 de Janeiro de 1458, D. Afonso V determinou a instalação de quinze homiziados em Alcoutim. Ver Humberto Baquero Moreno, *Os Municípios Portugueses nos Séculos XIII a XVI – Estudos de História*, p. 123.

<sup>16</sup> Diogo Lopes foi nomeado vedor dos vassallos régios moradores na dita vila e termo, em 1444. Ver *Monumenta Enricinha*, Vol. VIII, p. 220.

<sup>17</sup> Ver *Monumenta Enricinha*, Vol. IV, p. 500.

<sup>18</sup> De acordo com Zurara, Vasco Eanes saltou na praia da vila com o infante D. Henrique e foi o primeiro português a combater os mouros na porta da Almina. Ver Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Capítulo LXXII, p. 225.

herdeiro, ao regressar ao reino após a sua passagem por Ceuta<sup>19</sup>. E porquê esta necessidade em prover Castro Marim com gente de confiança do infante? Porque a vila, pela sua proximidade geográfica a Marrocos, passou a ter um importante papel não somente no combate contra a pirataria magrebina, como também na defesa da presença portuguesa no Norte de África. Nesse sentido, não podemos deixar de salientar a extraordinária acção do alcaide de Castro Marim, Garcia de Melo, em situações como o socorro prestado no cerco que o rei de Fez pôs a Arzila, em 1516<sup>20</sup>, ou o alcaide de Castro Marim Simão Correia, provedor das obras e vedor da fazenda em Arzila<sup>21</sup>.

Porém, e não obstante as conquistas e a presença militar portuguesa em Marrocos no decurso do séc. XV e XVI, a pirataria magrebina nunca deixou de ser uma preocupação constante para as populações da foz do Guadiana, nomeadamente, para navegadores, pescadores e comerciantes. De resto, esta preocupação ficou bem patente ao ser proibida a construção de casas novas no exterior da cerca de Castro Marim<sup>22</sup>, ou aquando das obras de restauro que D. Manuel I mandou fazer no castelo, em 1509<sup>23</sup>.

Seria redundante afirmar que a participação de Ayamonte na descoberta, conquista e colonização das Américas acabou por atrair a atenção da pirataria para a foz do Guadiana. De facto, Ayamonte foi uma das terras andaluzas que muito colaborou na exploração e colonização do continente americano, acabando por se converter, durante o século XVI, num dos núcleos urbanos mais importantes de toda a costa de Huelva. Porém, e para além da conhecida participação de ayamontinos na Carreira das Índias<sup>24</sup>, estudos mais recentes vieram demonstrar que

<sup>19</sup> Rui de Pina, *Crónica d'El-Rei D. Affonso V*, Vol. II, Capitulo CXXXIV, p.129. Ver também Fernando Pessanha, “A conquista e destruição de Anafé (Casablanca) pelo Infante D. Fernando (1468) – Considerações sobre uma pouco conhecida operação anfíbia”, in *Revista de História, da Sociedade e da Cultura*, Nº 19, no prelo.

<sup>20</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Capitulo XXV, p. 189; Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, IV, Capitulo V, p. 455.

<sup>21</sup> Veja-se, a título de exemplo, A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte II, maço 18, n.º 1; A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte II, maço 18, n.º 104. Rafael Moreira, “História – Histoire”, in *Arzila, Torre de Menagem – Le Donjon d'Asilah*, p. 35. Simão Correia Acabaria por ser feito fidalgo da Casa Real e capitão e governador de Azamor. Veja-se, a título de exemplo, Carta de Simão Correia a D. Manuel I, em 3 de Outubro de 1516. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. II, première partie, doc. IX, pp. 37-40. Documento também publicado por Jorge Correia, in *Implantação da Cidade Portuguesa no Norte de África*, pp. 500-501; Carta de Simão Correia a D. Manuel, em 20 de Maio de 1517. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. II, première partie, doc. XXIV, pp. 86-88; A.N.T.T., *Cartas dos Governadores de África*, Nº 36. Ver também Pedro Pinto, “Índice Analítico das Cartas dos Governadores de África na Torre do Tombo”, in *Anais da História de Além-Mar*, Vol. XI, p. 261.

<sup>22</sup> A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 5, fl.33.

<sup>23</sup> Natércia Magalhães, *Algarve - Castelos, Cercas e Fortalezas*, pp. 79-80.

<sup>24</sup> Enrique R. Arroyo Berrones, “La marinería ayamontina: las preeminencias alcanzadas por Juan de Zamora y el temor ante las levas forzosas”, in *XIV Jornadas de Historia de la muy noble y leal ciudad de Ayamonte*, pp. 154-155; Antonio Manuel González Díaz, *La Provincia de Huelva. Historia de sus villas y ciudades – Ayamonte*, p. 38.

a proximidade de Ayamonte ao Algarve, determinada pela sua condição de terra de fronteira, fez com que muitos ayamontinos também participassem na conquista e defesa do Norte de África português<sup>25</sup>. De facto, o alargamento das fronteiras ibéricas para os outros continentes e a procura de melhores condições de vida levaram a um significativo aumento da demografia de Ayamonte, que em 1530 contava já com uma população entre os 4040 e os 5057 habitantes<sup>26</sup>. De facto, a primeira metade do séc. XVI assistiu a um crescimento demográfico que se traduziu a nível do desenvolvimento do tecido urbano, sendo nesse sentido que, logo em 1527, foi fundado o *Convento de San Francisco*, edificação que marca o arranque da nova Ayamonte da Idade Moderna. Com o aumento demográfico e urbanístico houve a necessidade de alimentar toda uma população que procurou o seu sustento na faina piscatória e que se traduziu na regulamentação dos direitos gerados pelas actividades piscícolas<sup>27</sup>, sendo que entre 1530 e 1540 foi tal o crescimento da população maruja que houve a necessidade de estender um segundo núcleo urbano, o *Barrio de la Ribera*. Por outras palavras, Ayamonte encontrava-se em pleno processo de expansão económica e comercial que, inevitavelmente, acabou por atrair a atenção dos ninhos dedicados às práticas depredatórias. Recorde-se que ainda em 1494, quando um grupo de comerciantes ayamontinos e leperos carregaram uma caravela com panos, lenços e outras mercadorias em Azamor, (então tributária de Portugal) foi roubada com todo o seu carregamento por um grupo de piratas com uma caravela bem artilhada, oriunda de Cádiz<sup>28</sup>. Não é, portanto, de estranhar que o dinamismo comercial de Ayamonte, por onde passava uma rota escravagista trazida de África pelos portugueses<sup>29</sup>, atraísse a atenção dos grupos de piratas que então assolavam a costa meridional do ocidente peninsular.

No que se refere a Santo António de Arenilha, convém termos em consideração que toda a região compreendida entre Cacela e Castro Marim correspondia a um areal não protegido e pouco vigiado, ou seja: um território altamente propício a práticas danosas para os

<sup>25</sup> Veja-se, a título de exemplo, o caso de um atalaia que tinha residência Ayamonte e que em 1530 servia na guarnição de Arzila. Bernardo Rodrigues, apesar de não identificar o nome do indivíduo que “*se fez cavaleiro e atalaia*”, refere que este foi aprisionado e levado para Chefchauen. Ver Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Capítulo VII, p. 153. Veja-se também o envio de 550 homens do Algarve e de Ayamonte para Azamor e Mazagão, em 1541. Ver Carta de D. João III a Fernão Peres de Andrade, em 13 de Abril de 1541. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. III, doc. CVII, pp. 386-389. Sobre este assunto veja-se ainda Fernando Pessanha, “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, separata das *XXI Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, pp. 113-179.

<sup>26</sup> Antonio Manuel González Díaz, *La Provincia de Huelva. Historia de sus villas y ciudades – Ayamonte*, p. 39.

<sup>27</sup> Antonio Manuel González Díaz, *La Provincia de Huelva. Historia de sus villas y ciudades – Ayamonte*, pp. 45-46.

<sup>28</sup> Enrique R. Arroyo Berrones, “La marinería ayamontina: las preeminencias alcanzadas por Juan de Zamora y el temor ante las levas forzosas”, in *XIV Jornadas de Historia de la muy noble y leal ciudad de Ayamonte*, p. 153.

<sup>29</sup> Fernando Pessanha, “A venda de escravos mouriscos/berberiscos em Arenilha, na foz do Guadiana. Século XVI”, in *La trata de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII*, no prelo.

interesses do Estado. Naturalmente que este despovoamento não interessava à Coroa portuguesa, na medida em que locais desprotegidos e pouco vigiados não só facilitavam a prática de actividades danosas para os cofres reais, como também ofereciam favoráveis condições de segurança a desembarques por parte da pirataria, particularmente activa nos inícios da centúria de quinhentos. Foi exactamente neste contexto que a estratégia de D. Manuel I passou pela criação de um couto de homiziados, na praia junto à foz do Guadiana, “*asy e da maneira que ho he a nossa Villa de Crastro Marym*”<sup>30</sup>. Por outras palavras, pretendeu o monarca fixar um aglomerado que pudesse vigiar e alertar as povoações vizinhas quanto às embarcações da pirataria que frequentemente apareciam no horizonte marítimo<sup>31</sup>. Note-se, aliás, que nesse mesmo ano de 1513 em que o “venturoso” manda proceder à edificação da vila de Arenilha, Bernardo Rodrigues refere o “*muito dano que algumas fustas de Tetuão fazião na costa de Castela especialmente de Malega até Cális e de Cális até o Algarve*”<sup>32</sup>.

É a Carta de Privilégio concedida por D. Manuel I em 8 de Fevereiro de 1513, e posteriormente confirmada por D. João III, em 25 de Maio de 1526, a assinalar a fundação da “*nossa Villa darenilha que hora mandamos fazer e adifycar*”<sup>33</sup>. Deste modo, a nova vila passava a possuir o seu próprio termo, que incluía a praia de Monte Gordo, anteriormente pertencente ao concelho de Castro Marim<sup>34</sup>. Ainda que as fontes relativas a Arenilha não sejam propriamente abundantes<sup>35</sup>, a identificação e problematização de novos documentos têm vindo a permitir a publicação de novos estudos que demonstram a importância geoestratégica desta

<sup>30</sup> A.N.T.T., *Chancelaria de D. João III*, liv. 12, fl.62. Documento publicado por Hugo Cavaco, in *Revisitando Santo António de Arenilha*, pp. 27-28; Márcia Luísa Grilo, “Na Margem Direita do Guadiana Face a Espanha”, in *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*, p. 32; Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, p. 43.

<sup>31</sup> Por outro lado, a fundação de uma vila na foz do Guadiana fazia com que o monarca português afirmasse a sua soberania política, militar e administrativa sobre um território tendencialmente frequentado por pescadores castelhanos, para além tirar melhores proventos das já referidas pescarias de Monte Gordo.

<sup>32</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Livro I, Capítulo XXVII, p. 90.

<sup>33</sup> Este topónimo já aparece, no entanto, referido em *O Livro das Fortalezas*, produzido pelo debuxador Duarte de Armas, em 1509. A.N.T.T., *Códices e documentos de proveniência desconhecida*, n.º 159, PT-TT-CF-159\_m0020; Duarte de Armas, *O Livro das Fortalezas*, fl. 1. De resto, a existência de um topónimo de origem castelhana - e que nos dá conta da natureza geomorfológica do espaço - ainda antes da elaboração do documento que manda proceder à construção da vila, pode perfeitamente indicar a ocupação sazonal daquele areal na margem portuguesa da foz do Guadiana por populações de pescadores de origem espanhola. Ver Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, pp. 34-38. Do mesmo autor veja-se também “V Centenário da Fundação de Santo António de Arenilha e a sua relação com Ayamonte” in *XVIII Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, pp. 79-81.

<sup>34</sup> A.N.T.T., *Chancelaria de D. João III*, liv. 42, fl. 79-79v.

<sup>35</sup> Para além de alguns documentos condicionados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, existem algumas referências à antiga vila nalgumas crónicas do séc. XVI dadas à estampa na segunda metade do séc. XX. Referimo-nos concretamente às *Visitações da Ordem de Santiago*, de 1555, a *Relação da Jornada de el-rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora*, redigida pelo cronista João Cascão em 1574, a *Corografia do Reino do Algarve* de 1577, de Frei João de São José, e a *História do Reino do Algarve* de 1600, de Henrique Fernandes Sarrão.

comarca da Ordem de Cristo para a Coroa e, principalmente, para os alcaides e comendadores que dela retiravam os seus proventos<sup>36</sup>.

Em traços gerais, sabemos que a vila foi um aglomerado de vocação essencialmente marítima. Contava com quinze ou dezasseis *vizinhos* (fogos) em 1554, aquando da visitação da ordem de Santiago<sup>37</sup>. Ora, se tivermos em consideração que, durante o século XVI, cada vizinho era constituído por uma média de quatro ou cinco pessoas<sup>38</sup>, rapidamente chegamos à conclusão que, por então, a população de Arenilha situar-se-ia entre as sessenta e as oitenta pessoas, ou seja; a vila nunca deixou de ser um lugar pouco povoado, mesmo durante o auge da sua ocupação populacional<sup>39</sup>. Por outras palavras, uma vila simples, sede de um concelho igualmente simples, mas que evidenciava uma particular prosperidade económica, não só em virtude das rentáveis pescarias que se praticavam no mar de Monte Gordo, como também em virtude do muito contrabando de escravos e de outros produtos desembarcados no seu termo<sup>40</sup>. De resto, são estes factores que acabam por explicar os motivos que originavam os constantes assaltos por parte da pirataria.

### 3. Ataques da pirataria e seus principais protagonistas

São vários os testemunhos que nos dão conta dos frequentes ataques da pirataria às costas do Algarve e da Andaluzia. Porém, no que se refere às vilas da foz do Guadiana como Castro Marim, Ayamonte e Arenilha, as fontes são menos abundantes quando comparadas com outras localidades da costa meridional da Península Ibérica. Esta discrepância a nível das informações facultadas pelas fontes - que num primeiro momento pode causar alguma estranheza em função da importância geoestratégica do Guadiana - acaba por ser facilmente compreensível, se tivermos em consideração a condição marginal e periférica destas vilas no contexto político e social

<sup>36</sup> Sobre os novos estudos acerca da vila de Arenilha vejam-se Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, pp. 34-38. Do mesmo autor veja-se também “V Centenário da Fundação de Santo António de Arenilha e a sua relação com Ayamonte” in *XVIII Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, pp. 79-81; “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 63-94; “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, in *e-Strategica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, Nº 2, pp. 165-203; “A venda de escravos mouriscos/berberiscos em Arenilha, na foz do Guadiana. Século XVI”, in *La trata de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII*, no prelo.

<sup>37</sup> Hugo Cavaco, “Visitações” da *Ordem de Santiago no Sotavento Algarvio*, p. 243. Veja-se também João Cascão, “Relação da Jornada de el-rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora”, in *Uma Jornada ao Alentejo e ao Algarve: A alteração das linhas de força da política nacional*, p. 120.

<sup>38</sup> Joaquim Romero de Magalhães, por exemplo, defende que o coeficiente multiplicador para determinar o número de habitantes de um “vizinho” ou “fogo” deverá ser de 4,5. Ver Joaquim Romero de Magalhães, *Para o Estudo do Algarve Económico Durante o Século XVI*, pp. 245-246, nota 2.

<sup>39</sup> Cf. Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, pp. 54-55.

<sup>40</sup> Fernando Pessanha, “A venda de escravos mouriscos/berberiscos em Arenilha, na foz do Guadiana. Século XVI”, in *La trata de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII*, no prelo.

em que se inscrevem, quer no caso português, quer no caso castelhano. Ainda assim, o aparente silêncio das fontes revela-se intermitente, sendo que uma leitura mais cuidada da documentação permite-nos perceber que muita da acção pirática nas imediações do Guadiana foi desenvolvida não exclusivamente a nível do desembarque, como também a nível da abordagem naval. É certo que existem várias referências aos desembarques dos piratas mouros na foz do Guadiana. Bernardo Rodrigues, por exemplo, refere os “*muitos rebates de muitas pessoas que (...) se ferirão e morrerão (...) donde nenhum amparo, nem defesa avia se os mouros intentarão vir a salteá-los*”<sup>41</sup>, aquando do degredo dos moradores de Arzila em Arenilha e na Ilha dos Cães, por ocasião do surto de peste que teve lugar naquela praça norte-africana, em 1522. Todavia, e como anteriormente referimos, também os assaltos navais em que o Guadiana se viu envolvido (directa ou indirectamente) se revestem de particular interesse.

### 3.1 O corsário Jean Florin

Um bom exemplo foi o combate naval que teve lugar em 1523, quando o capitão Vasco Fernandes César, ao dirigir-se de Lagos para a foz do Guadiana, foi atacado por Jean Florin<sup>42</sup>. Mas perguntemo-nos: quem era este indivíduo? Jean Florin (ou Fleury) era o célebre corsário francês conhecido pela captura de dois galeões espanhóis que carregavam os tesouros astecas do México para Espanha, ou seja, o autor de um dos mais famosos actos de pirataria contra o império espanhol. Ora, se seguirmos os *Anais de Arzila*, de Bernardo Rodrigues, apercebemo-nos de que quando o conde D. João Coutinho pretendeu regressar a Arzila, onde era capitão, “*se foi á vila de Santo António, á boca do rio de Odiana, onde a armada o avia de vir tomar*”<sup>43</sup>. Para o regresso do conde àquela praça norte-africana, Vasco Fernandes César, antigo adail de Azamor e capitão da Armada do Estreito<sup>44</sup>, foi incumbido de embarcar D. João Coutinho na vila de Arenilha e escoltá-lo a Arzila. Porém, ao dirigir-se para a foz do Guadiana, onde se deveria juntar à Armada do Estreito<sup>45</sup> e embarcar o conde, foi atacado por duas naus do corsário Jean Florin, tendo-se seguido um combate naval que resultou na explosão de parte da alcáçova, atirando cinco homens ao mar, entre os quais Vasco Fernandes, que ficou gravemente ferido. O resto da “*armada se veio sobre Odiana, onde esperou dez dias por Vasco Fernânde; e, vendo que não vinha, se foi*”. Quanto ao capitão português, foi levado como prisioneiro para

<sup>41</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Capítulo XC, p. 373.

<sup>42</sup> Jean Florin (ou Fleury) foi um oficial naval francês e corsário. Conhecido pela captura de dois galeões espanhóis que carregavam os tesouros astecas do México para Espanha. Este foi um dos primeiros actos registrados de pirataria contra o novo Império espanhol. Anos mais tarde, Florin acabou por ser capturado pelos espanhóis e enforcado como um pirata por ordem de Carlos V, em 1527.

<sup>43</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Capítulo CVIII, p. 429.

<sup>44</sup> Sobre Vasco Fernandes César veja-se José Vergílio Amaro Pissarra, “Vasco Fernandes César, capitão da Armada do Estreito”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV – XIX)*, pp. 139-156.

<sup>45</sup> Sobre a Armada do Estreito veja-se Rui Landeiro Godinho, “A Armada do Estreito de Gibraltar no século XVI”, in *A Guerra Naval do Norte de África 8 séculos XV – XIX*, pp. 117-137.

Dieppe, de onde conseguiu fugir desfiando uma esteira e escapando por ela da torre onde se encontrava preso<sup>46</sup>. Deste episódio podemos, desde logo, retirar uma conclusão elementar: que a presença da Armada do Estreito na foz do Guadiana vem atestar a necessidade de proteger a entrada do rio de visitas indesejáveis, de modo a permitir a segura circulação de pessoas, bens e mercadorias entre as vilas do Guadiana e as praças norte-africanas.

### 3.2 Piratas mouros e franceses

Documentos como os *Anais de Arzila* ou os *Anais de D. João III* facultam informação de grande interesse para percebermos a realidade vivida nas vilas da foz do Guadiana, na primeira metade do séc. XVI. De facto, outro caso interessante, e ao qual já fizemos alusão em “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, é o de Pite João, um bombardeiro de Arzila que, tendo vindo a Portugal em 1529, fretou um barco em Ayamonte, carregando-o com peças de artilharia, telha e madeira<sup>47</sup>. Depois de zarpar do Guadiana rumo a Arzila encontrou um bergantim de Tetuão, vindo de Tagadarte, com trinta e seis mouros. Não obstante a tripulação portuguesa ser composta por apenas sete homens, o combate acabou por ser favorável aos portugueses, em virtude da grande destreza com que o incansável Pite João manobrava as quatro bocas-de-fogo com que tinha artilhado a embarcação<sup>48</sup>.

Refira-se que nesse mesmo ano de 1529 verificou-se ainda um combate a pouquíssimas léguas da foz do Guadiana, ao largo de Lepe, entre uma caravela capitaneada por Lopo Mendez de Vasconcellos, que se dirigia para o Algarve, e uma nau francesa. As palavras do cronista são bem representativas da ferocidade do combate:

*“Navegando pera o Algarve, e hindo na paragem de Lepes, foy acometida e ferrada de huma nao francesa de tanto poder e força (...) Foy a briga de muytos mortos e feridos de huma e outra parte: o nosso Capitão foy de novo queimado de huma bomba de fogo e ferido de hum pelouro, que, ficando-lhe no peito, a cabo de hum anno lhe vêo a despedir a natureza sem trabalho por baixo da teta direyta. Forão mais feridos na caravella vinte homens, e mortos quatro (...) Teve termo a teyma com a morte do Capitão francez, sendo passado de hum pique pollas virilhas”<sup>49</sup>.*

<sup>46</sup> Este episódio encontra-se também referido em Fernando Pessanha, “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 74-75; Fernando Pessanha, “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, in *e-Strategica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, N.º 2, p. 194.

<sup>47</sup> Fernando Pessanha, “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, separata das *XXI Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, p. 138.

<sup>48</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Capítulo LV, pp.136-138. Ver também Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Capítulo XX, pp. 266-268.

<sup>49</sup> Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Capítulo XX, p. 269.

### 3.3 Os corsários castelhanos

Não se pense, contudo, que os actos de pirataria eram exclusividade dos mouros ou dos franceses. Por vezes, as ameaças advinham dos próprios reinos ibéricos, que protegiam e incitavam à actividade corsária. Como veremos, esta prática chegou mesmo a ocorrer entre os vizinhos das margens do Guadiana, apesar das fortes relações comerciais que pautavam a vida das populações que viviam na fronteira do Algarve com a Andaluzia<sup>50</sup>. De facto, no *Traslado do que se deu a Cristóvão de Mendonça que enviou a sua Alteza o marquês de Ayamonte sobre o caso do Bregantim*, em 1529, o comendador de Arenilha responsabiliza o marquês de Ayamonte, D. Francisco de Sotomayor, pelos danos causados nas barcas dos habitantes da vila, nomeadamente, no referido bergantim, chegando mesmo a mandar o marquês “pagar as barcas e (...) as perdas que receberam os donos delas e asy o dano que se fez na Arenilha”<sup>51</sup> e mandar prender os responsáveis que se encontrassem nas suas terras. Como se pode perceber, o tom da missiva não é propriamente abonatório para o nobre espanhol, que se viu acusado de proteger um acto de pirataria contra os vizinhos portugueses do outro lado do Guadiana. O marquês acabaria mais tarde por escrever ao rei português, esquivando-se das acusações de que era alvo e argumentando que os verdadeiros responsáveis, conhecedores de que ele era um verdadeiro servidor de D. João III, não ousaram passar pelas suas terras, tendo-se dirigido para San Lucar e para Cartaya. Porém, a justificação da sua indisponibilidade em explicar-se pessoalmente em virtude de “*tenerme la emperatriz mi señora ocupado en la guardia desta costa*”<sup>52</sup>, indica claramente que o marquês possuía uma armada que se dedicava à prática corsária, como aliás testemunha a carta de António Leite a D. João III, onde refere que duas caravelas e um galeão do marquês de Ayamonte tentaram tomar um navio de Ruão ancorado no porto de Mazagão<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> Frei João de São José refere-se ao muito comércio que Castro Marim mantinha com a vizinha “Castela, onde estes mantimentos sempre valem mais caro, ela lhe come tudo”. Ver Frei João de São José, “Corografia do Reino do Algarve (1577)”, in *Duas Descrições do Algarve do Século XVI*, p. 56.

<sup>51</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 44, n.º 45.

<sup>52</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 45, n.º 9. Sobre este episódio vejam-se também Fernando Pessanha, “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, separata das *XXI Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, pp. 126-130; Fernando Pessanha, “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 75-76; Fernando Pessanha, “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, in *e-Strategica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, Nº 2, pp. 186-189.

<sup>53</sup> Carta de António Leite a D. João III, em 10 de Setembro de 1529. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. II, Doc. CXIX., pp. 475-481; A.N.T.T., *Cartas dos Governadores de África*, Nº 64. Ver também Pedro Pinto, “Índice Analítico das Cartas dos Governadores de África na Torre do Tombo”, in *Anais da História de Além-Mar*, Vol. XI, p. 265.



### 3.4 João Vaz e os piratas de Larache

Ainda que as vilas da foz do Guadiana contassem com a presença intermitente de armadas, nunca deixaram de ser atacadas de forma relativamente regular, principalmente, por parte da pirataria moura. Exemplo disso foi o que se passou em 1531, quando D. Gonçalo Coutinho, o capitão da Armada do Estreito que então tinha sido incumbido de patrulhar as costas do Algarve, encontrou uma fusta de Larache próximo da barra de Ayamonte e de Lepe. O combate, que de início parecia favorável aos portugueses, mudou radicalmente quando os mouros, que iam “*já mancos de alguns remos que a artelbaria mancará*”, decidiram contra atacar, num acto de manifesto desespero. Diz-nos Bernardo Rodrigues que:

*“chegarão á popa, onde o capitão se defendeo até que a poder de muitas cutiladas foi morto, e así matarão alguns outros que não tivêrão acordo pèra se lançar ao mar, nem pèra se defender; e, axorada nosa fusta, pasárão á sua três ou quatro homens, que tomarão vivos, e duas mulheres solteiras, que na fusta andávão, e lançarão duas bombardas ou berços ao mar, e deixarão nosa armada injuriada e se vierão a Larache”<sup>54</sup>.*

Refira-se que entre estes mouros se encontravam três escravos turcos que tinham fugido de D. Estêvão da Gama, conde da Vidigueira, e que se tinham evadido do reino através de um batel roubado no Guadiana. Estes turcos, a que já fizemos referência numa anterior investigação acerca da venda de escravos mouriscos/berberiscos na foz do Guadiana<sup>55</sup>, conseguiram chegar a Marrocos, onde se juntaram aos piratas de Larache que pouco depois foram atacar Arenilha e Monte Gordo. É o próprio Bernardo Rodrigues que no-lo diz:

*“Deste acontecimento ficou João Vaz mais danado e aceso e soberba do que andava, e, por ser a este tempo Larache de cide Naçar Laroz e o arráiz quibir' ter outra fusta de quinze bancos, que cide Naçar mandou comprar, e outra de Cela, estes três tornarão logo a ir ao Algarve, onde fizêrão muito dano em navios que tomarão e, dentro da barra de Aiamonte, fizêrão despejar a Arrinilha e a Montegordo, mas ela lhe quebrou as cabeças, matando-lhe quatro ou cinco mouros, e um criado do alcaide (...) e desta vez trouxêrão duas caravelas e vinte cinco ou trinta pesos”<sup>56</sup>.*

Note-se que Bernardo Rodrigues, ao fazer referência a estes piratas, não só faz alusão ao alcaide de Larache, Cide Naçar Laroz, como também a um tal de João Vaz. Foi nesse sentido que, ao procurarmos identificar a identidade deste indivíduo, percebemos tratar-se de um natural de Tavira que depois de residir em Arzila renunciou à fé cristã e se converteu ao islão<sup>57</sup>. Foi então

<sup>54</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Livro IV, Capitulo XXXV, p. 208.

<sup>55</sup> Fernando Pessanha, “A venda de escravos mouriscos/berberiscos em Arenilha, na foz do Guadiana. Século XVI”, in *La trata de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII*, no prelo.

<sup>56</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Livro IV, Capitulo XXXV, p. 209.

<sup>57</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Livro IV, Capitulo VIII, pp. 154-156.

que, na qualidade de “*elche*”<sup>58</sup>, se transformou num temido pirata. Devido ao seu conhecimento da costa meridional do ocidente peninsular, provocava frequentes danos no litoral de Castela e do Algarve, onde capturava cristãos e os levava como prisioneiros para Marrocos, tal como aconteceu neste ataque a Arenilha e a Monte Gordo, onde capturou duas caravelas e vinte cinco ou trinta pessoas, que depois levou para Larache<sup>59</sup>. Ora, se tivermos em consideração que o termo de Arenilha contava com cinquenta *vizinhos* (fogos) em 1554<sup>60</sup> e que cada vizinho era constituído por uma média de quatro ou cinco pessoas<sup>61</sup>, rapidamente chegamos à conclusão que, por então, a população da vila de Arenilha e de Monte Gordo seria de aproximadamente 225 pessoas. Quer isto dizer que a população aprisionada neste ataque de 1531 constituía parte significativa da demografia do termo arenilhense.

De resto, foi com alguma surpresa que constatámos que a intenção relativa à realização deste ataque aparece registada num documento castelhano. De facto, já a carta do capitão D. Gabriel de Córdoba a D. Isabel de Portugal, mulher de Carlos V e rainha regente de Espanha, em 12 de Agosto de 1531, revela que “*los navios del rio de Arnarache y los de Tituan se an juntado, y que quieren yr a hazer salto en Caliz o al condado de Ayamonte*”<sup>62</sup>. Não sabemos se a rainha D. Isabel terá chegado a alertar o marquês de Ayamonte, que estava incumbido de “*la guardia desta costa*”<sup>63</sup>, para a iminência deste ataque. Seja como for, e como vimos através da crónica de Bernardo Rodrigues, o assalto acabou por ser direccionado para as praias de Arenilha e de Monte Gordo que, por se encontrarem mais desprotegidas a nível da defesa<sup>64</sup>, permitiam aos atacantes melhores condições de desembarque. Recorde-se, a este propósito,

<sup>58</sup> Aqui transcrevemos a definição de “*elche*” que defendemos em anterior trabalho: “*«Elche» – Do árabe ‘ilj’ “estrangeiro”. Alguém que abandonou a sua religião original. Designa frequentemente os renegados que atraídos pelas riquezas oferecidas pelos reis marroquinos, estavam dispostos a servir nos seus exércitos ou que possuíam habilitação técnica para uso e fabrico de armamento*”. Ver Fernando Pessanha, *As Guarnições Militares nas Praças Portuguesas da Região da Duquela, no Algarve Dalém Mar*, Dissertação de mestrado em História do Algarve apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade do Algarve, p. 163. Para uma visão mais aprofundada sobre os “*elches*” veja-se Isabel M.R. Drumond Braga, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVII). Cativos e renegados nas franjas de duas sociedade em confronto*, pp. 75-141.

<sup>59</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo II, Livro IV, Capitulo XXXVI, p. 209.

<sup>60</sup> Hugo Cavaco, “*Visitações*” da *Ordem de Santiago no Sotavento Algarvio*, p. 243. Veja-se também João Cascão, “Relação da Jornada de el-rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora”, in *Uma Jornada ao Alentejo e ao Algarve: A alteração das linhas de força da política nacional*, p. 120.

Ver também João Cascão, “Relação da Jornada de el-rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora”, in *Uma Jornada ao Alentejo e ao Algarve: A alteração das linhas de força da política nacional*, p. 120.

<sup>61</sup> Joaquim Romero de Magalhães, por exemplo, defende que o coeficiente multiplicador para determinar o número de habitantes de um “vizinho” ou “fogo” deverá ser de 4,5. Ver Joaquim Romero de Magalhães, *Para o Estudo do Algarve Económico Durante o Século XVI*, pp. 245-246, nota 2.

<sup>62</sup> Carta de D. Gabriel de Córdoba a D. Isabel de Portugal, em 12 de Agosto de 1531. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l’histoire du Maroc (archives et bibliothèques d’Espagne)*, Vol. I, Doc. II, pp. 3-4.

<sup>63</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 45, nº 9.

<sup>64</sup> Fernando Pessanha, “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 82-83.

ter sido o próprio cronista a afirmar que a “*Renilha e ilha dos Cães, érao lugares donde nenhum amparo, nem defesa avia se os mouros intentaraão vir a salteá-los*”<sup>65</sup>.

### 3.5 Mais piratas mouros

A actividade da pirataria nas imediações do Guadiana, nomeadamente, no extremo sotavento algarvio, é comprovada por outras fontes que merecem a nossa atenção. Exemplo disso é a carta do comendador de Cacela, D. Simão de Meneses, a D. João III, em 1548. Nesta missiva, pedia o comendador de Cacela que o rei obrigasse à vigilância da costa todos os que a isso estavam obrigados e não cumpriam. Dizia o comendador, referindo-se especificamente à pirataria moura:

*“aqui temos novas como fustas de mouros se fazem prestes pera virem a esta costa e fazerem salto em alguns lugares dela pryncypallmente em sãoãotonyo e na guomeira que he termo de Tavira”*<sup>66</sup>.

E, de facto, a pirataria muçulmana não dava tréguas. Com o abandono de Azamor e Safim, logo em 1542, a costa algarvia passou a enfrentar momentos de grande aflição, em virtude do recrudescimento da pirataria turca e berberesca<sup>67</sup>. É nesse sentido que a carta de António Leite ao rei, produzida algures entre 1542 e 1548, é bem representativa do constante sobressalto em que viviam as gentes da margem portuguesa da foz do Guadiana:

*“Eu cuydey que V.A. polo que cumpre a seu serviço tevese deste lugar lemvrança pera o prover do risco e peryguo em que estaa dos mouros aquy darem e levarem alguns pouquos de jnoçentes que aquy há; este verão passado tyve tanto trabalho com hos pouquos que me aquy ajudarão que nunqua outro tal pasey de muytos que já tyve e isto pelos avizos que ouve dos loguares dallem de pessoas que sabem que os mouros trazem muyto em sentido de darem neste lugar, e vigiamo-nos com tramqueyras e repairos que fiz de madeyra com desordenado trabalho, o qual o veraão que vem não poderey soster se V. A. Não prover com ajuda, e ate quy fiz nisto e em outras cousas mais do que poso servyr V.A., e fyqua em comdição de se despovoar este verão que vem de que não pesara nada aos castilhanos e aos de sua openyão, e de dioguo luis a V.A. que ajudou a passar o trabalho do verão passado pode V. A. Saber isto e outras cousas que pasão (...) De Samto Antonio da foz dodiana a xbj de novembro”*<sup>68</sup>.

<sup>65</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Capitulo XC, p. 373.

<sup>66</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 80, doc. 92.

<sup>67</sup> Valdemar Coutinho, “O Algarve e a política marroquina de D. João III”, in *D. João III e o Império - Actas do Congresso Internacional comemorativo do seu nascimento*, pp. 217-229.

<sup>68</sup> Carta de António Leite a D. João III, em 16 de Novembro de ??? Documento parcialmente publicado in Hugo Cavaco, *Revisitando Santo António de Arenilha*, pp. 16-17; Márcia Grilo, “Na Margem Direita do Guadiana Face a Espanha”, in *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*, p. 44; Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, p. 99. Do mesmo autor veja-se também “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 80-81.

Não nos iremos deter neste documento, visto já termos tecido largas considerações sobre o mesmo em “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”. Não podemos, no entanto, passar sem lhe fazer referência já que, no nosso entender, se trata do testemunho mais expressivo da acção da pirataria magrebina na foz do Guadiana.

### 3.6 Xaramet Arráz e os piratas turcos e argelinos

Por fim, e ainda que a seguinte situação já ultrapasse ligeiramente a balizagem cronológica da primeira metade do séc. XVI, não podemos passar sem referir o combate naval ocorrido em 1554, entre D. Pedro da Cunha e o corsário Xaramet Arráz. Decorria o mês de Agosto quando a armada de D. Pedro da Cunha, composta por quatro galés, três pataxos e duas caravelas, se encontrava ancorada em Tavira. Foi então que o capitão soube que o famoso corsário turco Xaramet Arráz se aproximava com oito poderosas e bem artilhadas galeras de Argel. Segundo os *Annaes da Marinha Portuguesa*, de Ignácio da Costa Quintela, a armada do corsário turco vinha navegando de Oeste para Este, tendo o combate ocorrido na “*Enseada da Carvoeira, hum pouco a Leste do Cabo, de que ella tomou o nome*”<sup>69</sup>. Também José António Rodrigues Pereira refere que a rota dos corsários vinha assaltando a costa de Oeste para Este<sup>70</sup>. No entanto, se seguirmos as crónicas dos séculos XVI e XVII, ficamos com a ideia de que Xaramet Arráz vinha exactamente do sentido oposto. De facto, Francisco de Andrada refere que:

*“Neste mefno verão fabio de Argel hü famofo coffairo daquele tempo, turco de nação chamado Xaramet arraiz, (...) que no mes d’Agosto veyo demandar a costa do Algarue (...) & affy foy corredo a costa ate chegar fobre a cidade de Tauilla”*<sup>71</sup>.

Ao lermos a narrativa do cronista ficamos, portanto, com a ideia de que o corsário veio navegando ao largo da costa andaluz a até chegar às costas do Algarve. E mais: o próprio Francisco de Andrada refere que D. Pedro soube da aproximação do inimigo “*por vigias que trazia mo mar & na terra, como por hú bargantim que vinha de Ayamonte*”. Tal como Francisco de Andrada, também Manuel de Faria e Sousa, diz-nos claramente que:

*“Luego que Don Pedro tuvo la nueva de que el enemigo venia bogando por la parte de Ayamonte tocó a recoger la gente que con descuido andava derramada y por mas que todos corrian desalados a la voz que los llamava, fe diò el General tanta prissa que algunos dellos quedaron en tierra (...)”*<sup>72</sup>.

<sup>69</sup> Ignácio da Costa Quintela, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Tomo I, p. 466.

<sup>70</sup> José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, p. 184.

<sup>71</sup> Francisco de Andrada, *Cronica do muyto alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom João o III*, Quarta Parte, Capítulo CX, p. 132.

<sup>72</sup> Manuel Faria e Sousa, *Africa Portuguesa*, Tomo V, Capítulo X, pp. 199-200. Do mesmo autor veja-se também *Evropa Portuguesa*, Tomo III, Capítulo X, p. 199.

De acordo com estes cronistas dos séculos XVI e XVII ficamos com a clara impressão de que o corsário vinha na direcção de Ayamonte. Quer isto dizer que logo que nesta vila do Guadiana se soube da aproximação da armada corsária, partiu um bergantim para levar a notícia ao capitão D. Pedro da Cunha, em Tavira. É, portanto, de estranhar que o combate se tenha dado na “*Enseada da Carvoeira*”, já que ao seguirmos as crónicas quinzentistas e setecentistas ficamos com a impressão de que a aproximação se fez no sentido Este – Oeste, parecendo que o embate se terá dado algures entre Ayamonte e Tavira, talvez ao largo da enseada de Cacela Velha? Ter-se-á o cronista enganado no topónimo? Ou terão os corsários passado ao largo de Tavira para depois voltarem para trás?

Seja como for, importa referir que, não obstante a desproporção numérica, os portugueses conseguiram ganhar a batalha, à custa de muita luta. A nau de D. Pedro da Cunha foi abalroada pela de Xaramet Arráez. O capitão da Armada do Estreito conseguiu conter os argelinos numa primeira fase para depois, num esforçado e sangrento contra-ataque, capturar o corsário turco, o que levou à rendição do seu navio. O combate entre as várias galés prolongou-se durante várias horas, até que os argelinos, vendo o seu comandante capturado e três galés em vias de se renderem, puseram-se em fuga nas quatro galés restantes. Deste combate resultaram 40 mortos e 160 feridos do lado português e 160 mortos do lado argelino, sendo que ficaram cativos mais de 90. O corsário Xaramet Arráez foi depois enviado para Lisboa, tendo mais tarde sido trocado pelo capitão de uma galeota portuguesa que se encontrava cativa em Argel.

#### **4. Cavaleiros da Ordem de Cristo no combate à pirataria na foz do Guadiana**

Identificadas as origens dos principais grupos de piratas que operavam no extremo sudeste algarvio na primeira metade do séc. XVI, assim como os seus principais comandantes, importa debruçarmo-nos sobre a identidade dos cavaleiros, alcaides e comendadores incumbidos de defender as vilas da foz do Guadiana durante a mesma balizagem cronológica. É nesse sentido que, baseando-nos na investigação por nós apresentada no congresso internacional *Murum et clipeum Christianitatis. Las Órdenes militares y la guerra*, realizado na Universidade de Sevilha, em 17 de Novembro de 2018, iremos apresentar os casos de Garcia de Melo, Cristóvão de Mendonça e António Leite, enquanto cavaleiros incumbidos de defender as vilas da foz do Guadiana nos alvares da Idade Moderna.

##### **4.1 Garcia de Melo**

Garcia de Melo surge, desde logo, como um dos personagens mais interessantes no contexto da actividade corsária e pirática no golfo luso-hispano-marroquino. Filho secundogénito de Vasco Martins de Melo, alcaide-mor de Castelo de Vide, e de D. Isabel, filha do alcaide-mor

de Vila Viçosa<sup>73</sup>, Garcia de Melo casou com D. Guiomar Henriques<sup>74</sup>. Em 1504, ao ser-lhe comunicado por D. João de Meneses, capitão de Arzila, que no porto de Larache se encontravam quatro caravelas portuguesas que deviam ser recuperadas, Garcia de Melo predisps-se a atacar a cidade com seis caravelas. Ao aproximar-se do porto foi recebido com fogo de artilharia. Porém, uma caravela protegida com colchões e sacos de lã, de modo a amortecer o impacto dos projécteis, atacou os bombardeiros mouros a curta distância, enquanto as restantes caravelas forçavam a entrada no porto. Cumprido o objectivo, os soldados desembarcaram na praia, onde se travou combate, até que os mouros foram desbaratados. Garcia de Melo conseguiu capturar cinco galeotas, dois bergantins e uma caravela, tendo incendiado uma galé e três outras caravelas<sup>75</sup>. Desde então, Garcia de Melo, “*fidalgão da Casa d’el Rei e anadel-mor dos besteiros do monte*”<sup>76</sup>, começa a aparecer na documentação com alguma regularidade. Em 1508, por exemplo, participa na conquista de Safim<sup>77</sup> e no ano seguinte já aparece referido como alcaide-mor de Castro Marim<sup>78</sup>, sendo a sua experiência militar e naval dirigida para a defesa da foz do Guadiana.

Em 1513 participou na conquista de Azamor<sup>79</sup> e dois anos depois esteve presente no desastre de Mamora<sup>80</sup>. Em 1516, voltamos a encontrar Garcia de Melo como alcaide-mor de Castro Marim quando, juntamente com Rui Barreto, alcaide-mor de Faro<sup>81</sup>, socorrem Arzila de um cerco que os mouros puseram à praça<sup>82</sup>. Entre 1526 e 1529 desempenha o cargo de capitão de Safim<sup>83</sup>. É aliás, nesse mesmo ano de 1529 que Garcia de Melo, aparece uma vez mais referido num documento da *Chancelaria de D. João III* como comendador e alcaide-mor de Castro Marim<sup>84</sup>.

<sup>73</sup> Felgueiras Gayo, *Nobiliário de Famílias de Portugal*, Vol. XVIII, p. 140.

<sup>74</sup> Felgueiras Gayo, *Nobiliário de Famílias de Portugal*, Vol. XVIII, p. 154.

<sup>75</sup> Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, I, Capítulo LXXXIII, pp. 107-108; Rui Landeiro Godinho, “A Armada do Estreito de Gibraltar no século XVI”, in *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV-XIX)*, p. 120; Fernando Pessanha, *Subsídios para a História do Baixo Guadiana e dos Algarves Daquém e Dalém-mar*, pp. 81-82; Ver também José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, p. 179.

<sup>76</sup> A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 5, fl. 20.

<sup>77</sup> Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, II, Capítulo XVIII, pp. 186-191.

<sup>78</sup> ANTT, Gaveta 20, maço V, n.º 14. Ver Luís Miguel Duarte, “Garcia de Melo em Castro Marim (a actuação de um alcaide mor no início do século XVI)”, in *Revista da Faculdade de Letras, Historia*, Série II, Vol. 05, pp. 131-149.

<sup>79</sup> Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, III, Capítulo XLVI, p. 369.

<sup>80</sup> Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, III, Capítulo LXXVI, p. 427.

<sup>81</sup> Sobre Rui Barreto veja-se Fernando Pessanha, “Rui Barreto: A capitania do alcaide-mor de Faro em Azamor (1513-1514)”, in *Anais do Município de Faro*, N.º XLI, no prelo.

<sup>82</sup> Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, Tomo I, Liv. II, Capítulo XXIV, p. 188 e Capítulo XXV, p. 189; Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, IV, Capítulo V, p. 455;

<sup>83</sup> Durval Pires de Lima, *História da Dominação Portuguesa em Safim (1506-1541)*, pp. 85-88; Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Livro III, Capítulo IV, p. 138.

<sup>84</sup> A.N.T.T., *Chancelaria de D. João III*, liv. 42, fls. 79-79v. Documento publicado in Hugo Cavaco, *Pelas Praias de Arenilha e Mares de Monte Gordo*, pp. 97-99.

## 4.2 Cristóvão de Mendonça

Tal como Garcia de Melo, também Cristóvão de Mendonça descendia de uma família pertencente à pequena nobreza. Filho de Diogo de Mendonça, alcaide-mor de Mourão e anadel dos besteiros<sup>85</sup> e de D. Brites Soares<sup>86</sup>, o secundogénito Cristóvão de Mendonça teve como irmãos Pêro de Mendonça, alcaide-mor de Mourão, António de Mendonça, cavaleiro da Ordem de Cristo, Isabel de Mendonça, Margarida de Mendonça, Joana de Mendonça, mulher de D. Jaime, duque de Bragança, e Francisco de Mendonça<sup>87</sup>. Quanto a Cristóvão de Mendonça, sabemos que desposou Maria de Vilhena, filha de Sancho de Tovar e de sua mulher Guiomar da Silva, ainda que o casal não tenha tido descendência.

Pouco se sabe acerca da infância e juventude de Cristóvão. Seja como for, aparece referido na documentação como fidalgo da Casa Real, logo em 1514<sup>88</sup> e cavaleiro da Ordem de Cristo, exactamente no mesmo ano<sup>89</sup>. Se seguirmos as *Décadas da Ásia*, apercebemo-nos de que “*Christovão de Mendoça filho de Diogo de Mendoça Alcaide mór de Mourão*”<sup>90</sup> partiu para o oriente em 23 de Abril de 1519, na armada de Jorge de Albuquerque composta por 14 naus. Já na Índia, Cristóvão de Mendonça foi incumbido de ir descobrir a Ilha do Ouro<sup>91</sup>, frequentemente identificada com o continente australiano. Foi, portanto, durante o ano de 1521 que Mendonça explorou os mares da Australásia, passando por Pedir, Pacém e Malaca<sup>92</sup>. Uma inscrição portuguesa encontrada na Cidade do Cabo veio demonstrar a passagem de Mendonça pelo sul de África, durante a sua viagem de regresso ao reino, em 1524<sup>93</sup>.

<sup>85</sup> Diogo de Mendonça tinha sido fidalgo da casa do príncipe D. João e foi alcaide-mor de Mourão pelo menos desde 1476 até falecer, em 1516, altura em que o cargo passou para o seu filho Pêro de Mendonça. Ver Anselmo Braamcamp Freire, *Brasões da Sala de Sintra*, Vol. III, p. 173. Por sua vez, Pêro de Mendonça, fidalgo da Casa Real, foi nomeado alcaide-mor do castelo e vila de Mourão com todas as rendas, direitos, foros, tributos, liberdades e honras, em consideração aos serviços prestados pelo seu pai Diogo de Mendonça, em 14 de Julho de 1517. Ver A.N.T.T., *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 37.

<sup>86</sup> Cristóvão Alão de Moraes, *Pedatura Lusitana: nobiliário de famílias de Portugal*, Tomo IV, Vol. I, p. 456.

<sup>87</sup> Felgueiras Gayo, *Nobiliário das famílias de Portugal*, Tomo XX, p. 53; António Machado de Faria, *Livro de Linhagens do Século XVI*, p. 275.

<sup>88</sup> Provisão para se pagar a Cristóvão de Mendonça, fidalgo da Casa, 7 mil réis de moradia. A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte II, maço 51, n.º 26.

<sup>89</sup> António Machado de Faria, “Cavaleiros da Ordem de Cristo no séc. XVI”, in *Separata da revista Arqueologia e História*, Vol. VI, p. 21.

<sup>90</sup> João de Barros, *Da Ásia – Década III*, Parte I, III, Cap. IX, p. 325. Ver também Damião de Góis, *Chronica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, IV, Cap. XXXVI, p. 515.

<sup>91</sup> João de Barros, *Da Ásia – Década III*, Parte I, IV, Cap. III, p. 412.

<sup>92</sup> Sobre a reconstituição desta viagem veja-se Fernando Pessanha, “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, in *e-Strategica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, Nº 2, pp. 174-179.

<sup>93</sup> “Inscrição portuguesa descoberta na África do Sul”, in *Oceanos*, Nº4, pp. 17-18. Ver também Luís de Albuquerque, “Mendonça, Cristóvão de”, in *Dicionário de História dos Descobrimientos*, Vol. II, pp. 727-728; Luís Filipe Thomaz, “A expedição de Cristóvão de Mendonça”, in *Portugueses na Austrália: as Primeiras Viagens*, p. 79.

Para o período compreendido entre 1524 e 1527, correspondente à permanência de Mendonça em Portugal, identificámos vários documentos onde este navegador aparece agraciado com vários rendimentos, para além de ter sido nomeado para a capitania de Ormuz, uma das mais rentáveis do império no oriente, e aparecer referido em 1529 e 1530 como comendador da vila de Arenilha, na foz do Guadiana<sup>94</sup>. De facto, aquando da investigação para o artigo “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”<sup>95</sup>, deparámo-nos com duas cartas em que Cristóvão de Mendonça aparece referido como comendador da vila de Arenilha. O primeiro documento, ao qual já fizemos referência quando nos referimos aos ataques dos corsários castelhanos a Arenilha, data de 29 de Dezembro de 1529 e tem por título *Traslado do que se deu a Cristóvão de Mendonça que enviou a sua Alteza o marquês de Ayamonte sobre o caso do Bregantim*, missiva em que o comendador de Arenilha culpa o marquês de Ayamonte pelos danos causados nas barcas dos habitantes da vila, nomeadamente, no referido bergantim, chegando mesmo a mandar “pagar as barcas e (...) as perdas que receberam os donos delas e asy o dano que se fez na Arenilha” e mandar o marquês prender os responsáveis que se encontrem nas suas terras<sup>96</sup>. O outro documento data de 24 de Maio de 1530 e tem por título *Carta do marquês de Ayamonte agradecendo ao rei mandar ouvir e dar crédito ao comendador Cristóvão de Mendonça*, missiva em que o marquês se esquiva das acusações de que era alvo, referindo a pena que tinha em não poder demonstrar a sua vontade em servir o rei português<sup>97</sup>.

Vemos, deste modo, que os serviços de Mendonça no oriente foram agraciados não somente com compensações económicas, como também com a nomeação para a rentável capitania de Ormuz e a atribuição de uma comenda da Ordem de Cristo situada na foz do Guadiana, onde a sua experiência naval e militar<sup>98</sup> se tornava altamente pertinente contra os crescentes ataques da pirataria.

### 4.3 António Leite

Talvez não seja exagerado admitir que António Leite foi o alcaide que mais se distinguiu no combate à pirataria na foz do Guadiana. Tal como Garcia de Melo ou Cristóvão de Mendonça, também António Leite era descendente de uma família pertencente à baixa nobreza. Enquanto oficial da Coroa portuguesa, ascendeu na carreira das armas através do serviço à

<sup>94</sup> Fernando Pessanha, “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, in *e-Strategica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, Nº 2, pp. 181-186.

<sup>95</sup> Fernando Pessanha, “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, in *separata das XXI Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, pp. 126-129.

<sup>96</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 44, n.º 45.

<sup>97</sup> A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte I, maço 45, n.º 9.

<sup>98</sup> Recordemos, a este respeito, o ataque movido por Melique Ladil à fortaleza de Pacém, então guardada por Mendonça, e a maneira como o “mouró” foi desbaratado e despojado das treze embarcações usadas no assalto. Ver João de Barros, *Da Ásia – Década III*, Parte I, V, Cap. III, pp. 548-549.



Coroa, nomeadamente, como capitão de Mazagão, Azamor e Seinal, chegando, por fim, a alcaide-mor de Santo António de Arenilha<sup>99</sup>. Sabemos que António Leite viveu em Tânger e Arzila, antes de se ter fixado em Azamor e Mazagão<sup>100</sup>. Em Dezembro de 1513 encontramos-lo como contador de Azamor<sup>101</sup> e, em 1516, aparece na documentação com responsabilidades de chefia em Mazagão<sup>102</sup>, estando, no entanto, submetido à autoridade do capitão de Azamor<sup>103</sup>. Em carta régia de 20 de Janeiro de 1520, onde era mencionado como cavaleiro da Casa Real, António Leite foi oficialmente nomeado capitão de Mazagão<sup>104</sup>. Também como recompensa pelos serviços prestados à Coroa, o capitão recebeu, ainda no reinado do “venturoso”, a mercê de umas casas na vila de Tavira, benefício que estará na origem da sua relação com o Algarve<sup>105</sup>. Em Setembro de 1529, António Leite aparece em Azamor como capitão<sup>106</sup>. É bastante provável que tenha voltado à capitania da praça de Mazagão depois de deixar o cargo em Azamor. Voltou a ser nomeado capitão de Azamor em 17 de Setembro de 1537<sup>107</sup>, ocupando o cargo até Março de 1541.

Ao terminar a sua capitania em Azamor e tendo-lhe sido ordenado que aí ficasse a servir, António Leite queixou-se ao rei de não ter sido nomeado para “a capitania de Mazagão”, cargo

<sup>99</sup> Torna-se relativamente fácil seguir o percurso de António Leite. Nos capítulos da autoria de David Lopes presentes na *História de Portugal*, dirigida por Damião Peres, encontramos várias alusões ao trajecto deste cavaleiro português. Para além disso, encontra-se abundante epistolografia publicada nos vários volumes de *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, para além de outra documentação que podemos encontrar em várias colecções do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, como as *Cartas dos Governadores de África*, o *Corpo Cronológico*, ou a *Chancelaria Régia*. De resto, tal abundância documental permitiu, inclusivamente, a realização de uma dissertação para mestrado apresentada à Universidade Nova de Lisboa: “Quão grande trabalho é viver!” António Leite – circuitos da nobreza portuguesa no sul de Marrocos (1513-1549), da autoria de Rui Jorge Ferreira Henriques.

<sup>100</sup> Carta de António Leite ao Rei a D. Manuel I, em 27 de Julho de 1514. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. I, doc. CXI, pp. 575-586.

<sup>101</sup> São bastantes os documentos em que António Leite aparece como contador de Azamor. Veja-se, a título de exemplo, A.N.T.T., *Corpo Cronológico*, Parte II, maço 46, n.º 153.

<sup>102</sup> Augusto Ferreira do Amaral, in *História de Mazagão*, p. 92.

<sup>103</sup> Fernando Pessanha, *As Guarnições Militares nas Praças Portuguesas da Região da Duquela, no Algarve Dalém-mar*, Dissertação para mestrado em História do Algarve apresentada à Universidade do Algarve, p. 60.

<sup>104</sup> Carta de António Leite a D. Manuel I, em 20 de Outubro de 1517. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. II, première partie doc. XLVII, pp. 174, nota 1.

<sup>105</sup> Cf. Carta régia de confirmação, feita a 13 de Agosto de 1522, de mercê feita por D. Manuel I. A.N.T.T., *Chancelaria de D. João III*, liv. 47, fl. 56.

<sup>106</sup> Carta de António Leite a D. João III, em 10 de Setembro de 1529. Documento publicado in *Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc*, Vol. II, second partie, doc. CXIX, pp. 475-481; Pedro Pinto, “Índice Analítico das Cartas dos Governadores de África na Torre do Tombo”, in *Anais da História de Além-Mar*, Vol. XI, p. 265; A.N.T.T., *Cartas dos Governadores de África*, Nº 64.

<sup>107</sup> Cf. Instrumento público de entrega da capitania de Azamor a António Leite. Documento publicado por Maria Augusta Lima Cruz, “Documentos inéditos para a história dos portugueses em Azamor”, in *Arquivos do Centro Cultural Português*, pp. 161-164.

que “*lhe pertencia por carta, que dela tinha del-rei D. Manuel, seu pai*”<sup>108</sup>. É neste contexto que, em 20 Agosto de 1542, recebeu a mercê da alcaidaria de Arenilha, junto à foz do Guadiana, onde se esclarecia que esse benefício era feito em troca da dita capitania de Mazagão:

“*Eu ell Rey faco saber a quantos este meu alvará virem que antre as cousas de que me ora prouve fazer merce a Antonio Leite em satisfação da minha capitania da Vila de Mazagão que de mim tinha e ma deixou para eu dela prover quem minha merce for, ouve por bem de lhe fazer merce da alcaidaria mor da Vila de Santo Antonio que se ate ora chamou a Arenilha com as rendas e direitos que por bem das minhas Ordenações pertencem a dita aicaidaria mor da qual lhe asi fis merce em vida delle ditto Antonio Leite*”<sup>109</sup>.

Deste episódio fica claro que, aos olhos da Coroa, António Leite não tinha estatuto social, nem as competências necessárias para estar à frente da nova fortaleza de Mazagão, o grande baluarte português cujas obras tinham custado à Coroa 300 mil cruzados<sup>110</sup> e onde foram concentradas as forças portuguesas na região da Duquela após o despejo de Azamor e Safim<sup>111</sup>. Porém, e tal como no caso de Garcia de Melo ou Cristóvão de Mendonça, a experiência militar adquirida por António Leite acabou por ser direccionada para a foz do Guadiana. Aliás, o facto de António Leite ser cavaleiro da Ordem de Cristo<sup>112</sup> terá resultado altamente pertinente no momento em que o monarca decidiu atribuir a alcaidaria-mor de Santo António de Arenilha, comenda da Ordem de Cristo<sup>113</sup>, a alguém experimentado no combate contra os mouros. E seria realmente necessário atribuir a alcaidaria a um indivíduo que já tinha sido capitão nas praças portuguesas da região da Duquela? É que, efectivamente, o alcaide de Arenilha tinha ascendido na carreira das armas... mas onde? Nas praças de guerra que mais tinham sofrido com a pressão dos xerifes, a nova dinastia sávida oriunda do sul de Marrocos. Com efeito, a experiência adquirida por Leite em Azamor apresentava-se bastante pertinente, já que a localização geográfica daquela vila, na foz do rio Morbeia e proximidades da costa atlântica, ia ao

<sup>108</sup> Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Vol. II, p. 189.

<sup>109</sup> A.N.T.T., *Chancelaria da Ordem de Cristo*, liv.13, fls. 375 v. – 379 v. Documento publicado por Hugo Cavaco in *Revisitando Santo António de Arenilha*, doc. V, pp. 36-37.

<sup>110</sup> Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, Vol. II, p. 212.

<sup>111</sup> Fernando Pessanha, *As Guarnições Militares nas Praças Portuguesas da Região da Duquela, no Algarve Dalém Mar*, Dissertação de Mestrado em História do Algarve apresentada à Universidade do Algarve, pp. 65-66.

<sup>112</sup> António Leite foi referido como freire cavaleiro da Ordem de Cristo em 24 de Setembro de 1517. Cf. António Machado Faria, “Cavaleiros da Ordem de Cristo no séc. XVI”, in *Arqueologia e História*, Vol. VI, p.21. Na carta de D. João III, de 10 de Setembro de 1524, confirmando António Leite como capitão de Mazagão, António Leite era ainda referido como cavaleiro da Casa Real. Ver A.N.T.T., *Chancelaria de D. João III*, liv. 37, fl. 130.

<sup>113</sup> Curiosamente, Isabel L. Morgado de Sousa e Silva não refere a comenda de Arenilha na dissertação para doutoramento A Ordem de Cristo (1417 – 1521). Ver Isabel L. Morgado de Sousa e Silva, *A Ordem de Cristo (1417 – 1521) - Militarium Ordinum Analecta*, N° 6, Fundação Eng. António de Almeida, 2002.

encontro da localização de Arenilha, também na foz de um rio e nas proximidades do oceano. De resto, a já referida carta de António Leite ao rei, produzida algures entre 1542 e 1548, é bem representativa da acção deste cavaleiro na defesa da foz do Guadiana<sup>114</sup>.

## 5. Considerações finais

Não podemos terminar o presente trabalho sem antes recapitularmos, em traços muito gerais, algumas das ideias anteriormente apresentadas. Em primeiro lugar, há que referir que a foz do Guadiana constituiu, desde tempos remotos, uma desembocadura para o círculo luso-hispano marroquino, uma via de comunicação entre o interior peninsular, o Atlântico e o Mediterrâneo, por onde circulavam pessoas, bens e mercadorias. Naturalmente que a circulação destes bens e produtos chamou, desde cedo, a atenção do corso e da pirataria, motivo, aliás, que levou à fundação de uma vila na foz do Guadiana, em 1513, que pudesse alertar as povoações vizinhas da aproximação de embarcações inimigas. Analisados em anteriores publicações os motivos que estiveram na origem dos ataques da pirataria, procurámos determinar não só a origem dos grupos de piratas e dos seus principais comandantes, como também a identidade dos principais capitães, alcaides e comendadores incumbidos da defesa da foz do Guadiana, tendo como balizagem cronológica a primeira metade do século XVI. Em traços muito gerais, podemos concluir que a acção pirática nas imediações do Guadiana foi desenvolvida não exclusivamente a nível do desembarque, como o que ocorreu em 1531, como também a nível do combate naval, como o que ocorreu em 1529, entre a caravela de Lopo Mendez de Vasconcellos e uma nau francesa. Provenientes de cidades como Larache, Tetuão ou Argel (então sob poder turco), também os corsários europeus marcaram presença no Guadiana e nas suas imediações, nomeadamente os franceses, castelhanos e mesmo “elches” ao serviço dos muçulmanos, sendo que entre estes grupos corsários e piratas podemos encontrar capitães como o turco Xaramet Arráez, o francês Jean Florin ou o “elche” João Vaz. No que se refere aos cavaleiros responsáveis pela defesa da foz do Guadiana podemos concluir, em traços gerais, serem filhos secundogénitos descendentes de linhagens pertencentes à designada “nobreza de função”, sendo que as suas nomeações para as alcaidarias e comendas das vilas da foz do Guadiana surgem em virtude da experiência de guerra naval acumulada em teatros de operações como o Norte de África ou o oriente.

---

<sup>114</sup> Carta de António Leite a D. João III, em 16 de Novembro de ??? Documento parcialmente publicado in Hugo Cavaco, *Revisitando Santo António de Arenilha*, pp. 16-17; Márcia Grilo, “Na Margem Direita do Guadiana Face a Espanha”, in *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*, p. 44; Fernando Pessanha, *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, p. 99. Do mesmo autor veja-se também “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, pp. 80-81.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### Arquivos

#### A.N.T.T.

##### *Chancelaria de D. Manuel I*

Livro 5, fl. 20; Livro 5, fl. 33; Livro 30, fl. 118.

##### *Chancelaria de D. João III*

Livro 3, fl. 154; Livro 12, fl. 62; Livro 13, fls. 375 v. - 379 v; Livro 37, fl.130; Livro 42, fl. 79-79v; Livro 47, fl.56.

##### *Corpo Cronológico*

Parte I, maço 44, n.º 45; Parte I, maço 45, n.º 9; Parte I, maço 79, n.º 31; Parte I, maço 80, n.º 92; Parte I, maço 83, doc. 25;

Parte II, maço 18, n.º 1; Parte II, maço 18, n.º 19; Parte II, maço 18, n.º 104; Parte II, maço 46, n.º 153; Parte II, maço 51, n.º 26; Parte II, maço 241, n.º 68.

##### *Chancelaria da Ordem de Cristo*

Livro 13, fls. 375 v. – 379 v.

##### *Manuscritos da Livraria, N.º 1118 (17).*

##### *Cartas dos Governadores de África,*

N.º 36; N.º 64; N.º 78.

##### *Códices e documentos de proveniência desconhecida, N.º 159*

### Fontes Impressas

ANDRADA, Francisco de, *Cronica do muyto alto e muito poderoso rey destes reynos de Portugal dom João o III*, Lisboa, 1613.

ARMAS, Duarte de, *Livro das Fortalezas*, Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo / Inapa, 1997.

CASCÃO, João, “Relação da Jornada de el-rei D. Sebastião quando partiu da cidade de Évora”, in *Uma Jornada ao Alentejo e ao Algarve: A alteração das linhas de força da política nacional*, Lisboa, Livros Horizonte, 1984, pp. 77-136.

GAYO, Felgueiras, *Nobiliário das famílias de Portugal*, Tomo XX, Edição de Agostinho de Azevedo Meirelles e Domingos de Araújo Affonso, Braga, 1939.

GOÍS, Damião de, *Chonica do Serenissimo Senhor Rei D. Manoel*, Lisboa, Na Officina de Miguel Manescal da Costa, MDCCLXIX.

JOSÉ, Frei João de São, “Corografia do Reino do Algarve (1577)”, in *Duas Descrições do Algarve do Século XVI*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1983, pp. 21-132.

MORAIS, Cristóvão Alão de, *Pedatura Lusitana: nobiliário de famílias de Portugal*, Porto, Livraria Fernando Machado, 1944.

PINA, Rui de, *Chrónica d’El-Rei D. Affonso V*, Vol. II, Lisboa, 1902.

RODRIGUES, Bernardo, *Anais de Arzila*, 2 Vols., Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1915-1919.

SARRÃO, Henrique Fernandes, “História do Reino do Algarve”, in *Duas Descrições do Algarve do Século XVI*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1983, pp. 133-174.

SOUSA, Frei Luís de, *Anais de D. João III*, 2 Vols., Lisboa, Sá da Costa, 1928.

SOUSA, Manuel de Faria e, *Asia Portuguesa*, Lisboa, Officina de Henrique Valente de Oliveira impressor del Rey N.S., 1666.

SOUSA, Manuel de Faria e, *Europa Portuguesa*, Lisboa, 1680.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 1992.

### Colectâneas Documentais

*Les Sources Inédites de l'Histoire du Maroc*, (archives et bibliothèques de Portugal), eds. Pierre de Cénival; Robert Ricard; David Lopes, 1ª série (Dynastie Sa“Dienne, Archives et Bibliothèques de Portugal), 4 Vols., Paris, Ernest Leroux, 1921-1946.

*Les Sources Inédites de l'histoire du Maroc* (archives et bibliothèques d'Espagne), ed. Le Colonel de Castries II, Vol. I, Paris, Editions Ernest de Leroux, 1921.

*Monumenta Henricina*, 8 Vols, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1967.

### Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de (dir.), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 Vols, Círculos de Leitores, Lisboa, 1994.

AMARAL, Augusto Ferreira do, *História de Mazagão*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

ARROYO BERRONES, Enrique R., “La marinería ayamontina: las preeminencias alcanzadas por Juan de Zamora y el temor ante las levas forzosas”, in *XIV Jornadas de Historia de la muy noble y leal ciudad de Ayamonte*, Ayamonte, Ayuntamiento de Ayamonte – Área de Cultura, 2000, pp. 149-175.

BOTÃO, Maria de Fátima, “A Definição e a Dinâmica dos Limites Internos no Algarve Medieval” in *Revista da Faculdade de Letras – História*, (2ª série), vol.15, Nº 2, Porto, 1998, pp. 743-751.

BRAGA, Isabel M.R. Drumond, *Entre a Cristandade e o Islão (séculos XV-XVII). Cativos e renegados nas franjas de duas sociedades em confronto*, Ceuta, Instituto de Estudios Ceutíes, 1998.

BRAGA, Paulo, *Filhas de Safo – Uma História da Homossexualidade Feminina em Portugal*, Lisboa, Texto Editores, 2011.

CAVACO, Hugo, *O Degredo e o Privilégio em Castro Marim (Alguns subsídios para a sua história)*, separata da revista Património e Cultura, Vila Real de Santo António, 1983.

- “Visitações” da Ordem de Santiago no Sotavento Algarvio (*Subsídios para o estudo da História da Arte no Algarve*), Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1987.

- *Revisitando Santo António de Arenilha*, Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1995.

- *Pelas Praias de Arenilha e Mares de Monte Gordo*, Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2007.

CORREIA, Jorge, *Implantação da Cidade Portuguesa no Norte de África - Da tomada de Ceuta a meados do Séc. XVI*, Porto, FAUP Publicações, 2008.

COUTINHO, Valdemar, “O fim da Reconquista e a construção/reconstrução de fortificações na região fronteiriça do Algarve”, in *Revista da Faculdade de Letras - História* (2ª série), Vol.15, Nº2, 1998, Porto, pp. 855-866.

- “O Algarve e a política marroquina de D. João III”, in *D. João III e o Império - Actas do Congresso Internacional comemorativo do seu nascimento*, Lisboa, CHAM/CEPCEP, 2004, pp. 217-229.

CRUZ, Abel dos Santos - “A guerra de corso e pirataria no Mediterrâneo Ocidental ao tempo do conde D. Pedro de Meneses (1415-1437)”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV – XIX)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 57-99.

CRUZ, Maria Augusta Lima, “Documentos inéditos para a história dos portugueses em Azamor”, in *Arquivos do Centro Cultural Português*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1970, pp. 104-179.

DUARTE, Luís Miguel, “Garcia de Melo em Castro Marim (a actuação de um alcaide mor no início do século XVI)”, in *Revista da Faculdade de Letras, Historia*, Série II, Vol. 05, Porto, 1988, pp. 131-149.

FARIA, António Machado de, *Livro de Linhagens do Século XVI*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1956.

- “Cavaleiros da Ordem de Cristo no séc. XVI”, in Separata da revista *Arqueologia e História*, Vol. VI, Lisboa, 1955.

FREIRE, Anselmo Braamcamp, *Brasões da Sala de Sintra*, 3 Vols, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1921-1930.

GODINHO, Rui Landeiro, “A Armada do Estreito de Gibraltar no século XVI”, in *A Guerra Naval no Norte de África (Séculos XV-XIX)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 117-137.

GONZÁLEZ DÍAZ, Antonio Manuel, *La Provincia de Huelva. Historia de sus villas y ciudades – Ayamonte*, Huelva, Diputación Provincial de Huelva, 2014.

GRILO, Márcia Luísa, “Na Margem Direita do Guadiana Face a Espanha”, in *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*, Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2010, pp. 13-57.

HENRIQUES, Rui Jorge Ferreira, “*Quão grande trabalho é viver!*” António Leite – circuitos da nobreza portuguesa no sul de Marrocos (1513-1549), Dissertação de Mestrado em História Moderna e dos Descobrimentos apresentada à Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

“Inscrição portuguesa descoberta na África do Sul”, in *Oceanos*, Nº4, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos, Lisboa, Julho de 1990, pp. 17-18.

LIMA, Durval Pires de, *História da Dominação Portuguesa em Cafim (1506 – 1542)*, Lisboa, Imprensa Lucas & C.ª, 1930.

MAGALHÃES, Joaquim Romero, *Para o Estudo do Algarve Económico Durante o Século XVI*, Lisboa, Edições Cosmos, 1970.

MAGALHÃES, Natércia, *Algarve - Castelos, Cercas e Fortalezas*, Faro, Letras Várias, 2008.

MAIA, José dos Santos & SOARES, Luís Couto (coord.), *700 anos Almirante Pessanha*, Lisboa, Academia de Marinha, 2017.

MOREIRA, Rafael, *Arzila, Torre de Menagem – Le Donjon d’Asilah*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1995.

MORENO, Humberto Baquero, *Os Municípios Portugueses nos Séculos XIII a XVI – Estudos de História*, Lisboa, Editorial Presença, 1986.

PEREIRA, José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2013.

PESSANHA, Fernando, *As Guarnições Militares nas Praças Portuguesas da Região da Duquela, no Algarve Dalém-mar*, Dissertação para mestrado em História do Algarve apresentada à Universidade do Algarve, Faro, 2012;

- *Os 500 anos da Fundação de Arenilha – Memórias de uma «vileta» nascida no decurso da Expansão Portuguesa*, Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2014;

- *Subsídios para a História do Baixo Guadiana e dos Algarves Daquém e Dalém-mar*, Olhão, Edições Mandil, 2014.

- “V Centenário da Fundação de Santo António de Arenilha e a sua relação com Ayamonte”, in *XVIII Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, Ayamonte, Ayuntamiento de Ayamonte – Área de Cultura, 2014, pp. 77-95;

- “Ayamonte na Expansão Portuguesa para o Norte de África”, separata das *XXI Jornadas de História de la muy noble y leal Ciudad de Ayamonte*, Vila Real de Santo António, Editora Guadiana, 2017, pp. 113-179;

- “Ataques da pirataria à foz do Guadiana e a acção de António Leite, alcaide-mor de Arenilha”, in *Anais do Município de Faro*, Vol. XL, Faro, Câmara Municipal de Faro, 2018, pp. 63-94;

- “Cristóvão de Mendonça, navegador no oriente e capitão de Ormuz – um desconhecido comendador de Arenilha”, *e-Stratégica – Revista da Associação Ibérica de História Militar*, Nº 2, Chernache, 2018, pp. 165-203.

- “A conquista e destruição de Anafé (Casablanca) pelo Infante D. Fernando (1468) – Considerações sobre uma pouco conhecida operação anfíbia”, in *Revista de História, da Sociedade e da Cultura*, Nº 19, Coimbra, Universidade de Coimbra, no prelo;

- “A venda de escravos mouriscos/berberiscos em Arenilha, na foz do Guadiana. Século XVI”, in *La trata de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XVI-XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, no prelo.

- “Rui Barreto: A capitania do alcaide-mor de Faro em Azamor (1513-1514)”, in *Anais do Município de Faro*, Nº XLI, Faro, Câmara Municipal de Faro, 2019, no prelo.

PINTO, Pedro, “Índice Analítico das Cartas dos Governadores de África na Torre do Tombo”, in *Anais da História de Além-Mar*, Vol. XI, 2010, pp. 249-380.

PISSARRA, José Vergílio Amaro, “Vasco Fernandes César, capitão da Armada do Estreito”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV – XIX)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 139-156.

PIRES, Osvaldo & PIRES, Pedro, *Castro Marim, Baluarte Defensivo do Algarve*, Castro Marim, Câmara Municipal de Castro Marim, 2010.

QUINTELA, Ignácio da Costa Quintela, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Tomo I, Lisboa, Na Academia Real das Sciencias, 1939.

RESENDE, Vasco, “Os portugueses em Marrocos e a guerra no mar no princípio do século XVI”, in *A Guerra Naval no Norte de África (séculos XV – XIX)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003, pp. 101-115.

RODRIGUEZ-ZAMUDIO, “Recreación virtual del castillo de Ayamonte según el plano de Martín Fovet de 1725”, in *XVIII Jornadas de Historia de la muy noble y leal ciudad de Ayamonte*, Ayamonte, Ayuntamiento de Ayamonte – Área de Cultura, 2014, pp. 97-120.

SILVA, Isabel L. Morgado de Sousa e, *A Ordem de Cristo (1417 – 1521) - Militarium Ordinum Analecta*, Nº 6, Fundação Eng. António de Almeida, 2002.

THOMAZ, Luís Filipe, “A expedição de Cristóvão de Mendonça e o descobrimento da Austrália”, in *Portugueses na Austrália: as Primeiras Viagens*, Carlota Simões & Francisco Contento Domingues (coord.), Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013, pp. 59-126.

VENTURA, Margarida Garcez, “Os coutos de Homiziados nas fronteiras com o direito de asilo”, in *Revista da Faculdade de Letras - História*, 2ª série, Vol. 15, Nº 1, Porto, 1998, pp. 601-626.





## APRESENTAÇÃO DO LIVRO

### “TRAÇOS DE VIDA DE UM OFICIAL DE MARINHA – RAÍZES DE UM FIO CONDUTOR”, DE JOÃO PIRES NEVES

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, em 24 de Junho

Senhor Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada, Senhor Presidente da Comissão Cultural de Marinha, Senhor Almirante Pires Neves e sua família próxima, presente e ausente, Senhores convidados, a todos cumprimento, claramente satisfeito por ver esta nobre sala com tantas presenças. Satisfeito, não por mim, mas por poder testemunhar esta grande manifestação de consideração e amizade pelo autor, que bem a merece.

Ao longo dos últimos anos, por vezes o Almirante Pires Neves pedia-me para ler alguns dos seus escritos. Gostava de saber a minha opinião, pedia o meu comentário. Invariavelmente este era positivo. Nada encontrava que justificasse ser alterado, tal a solidez dos argumentos e a correção do ponto de vista técnico. Quando lhe indicava uma ou outra pequena gralha, era quase certo que já a tinha detetado nas sucessivas revisões feitas ao texto antes da sua publicação.

Foi pois com total surpresa que, há dois ou três meses, me disse que iria publicar o conjunto dos seus escritos em livro e gostaria que fosse eu a apresentá-lo. Ele lá saberá as razões da escolha que muito me honraram, essencialmente por três motivos: a qualidade e importância da matéria tratada nos textos, a presença do Comandante da Marinha nesta apresentação, que também prefaciou o livro e, se possível a razão mais importante, tratar-se de importante doutrina que não é possível encontrar escrita de forma tão sistematizada como a que aqui nos deixa.

Naturalmente aceitei, até porque me apercebi de quão importante este lançamento significava para ele. Aproximava-se a data em que faria 75 anos o que, nestas referências temporais que todos colocamos nas nossas vidas, constitui um marco importante. Transmitiu-me que queria, com este acto, encerrar um longo período de dádiva à Marinha e a Portugal, que estes escritos representaram muito trabalho, que já chegava a ponto final. Mas estes marcos temporais são facilmente arrastáveis porque estão apenas na nossa imaginação. Nem os que estamos aqui presentes, nem possivelmente o próprio autor, acreditam nesta teoria do ciclo que se fechou. Mas não deixou de ser um bom motivo acreditar nele, pois assim surgiu um livro que doutra forma não veria a estampa.

Passados dias tivemos um encontro para que o autor me entregasse o livro, na versão de trabalho por ele composta. Mas esse encontro foi muito mais do que uma simples entrega.

Ao longo de uma extensa conversa, tive oportunidade de constatar o carinho, o empenho, a dedicação e os propósitos que tinham envolvido toda esta obra, primeiro passo a passo, depois na elaboração do conjunto.

Ficaram então muito claros os nomes grandes que para si constituem sólida referência: Leote do Rego, Pereira da Silva, Botelho de Sousa, Pereira Crespo, Reboredo e Silva, Borges de Macedo e Adriano Moreira, profusamente citados nos seus textos; como a sua preocupação em deixar a outros a leitura da sua experiência, já que a mesma “não se ensina, nem se capta”, palavras suas. Também a sua preocupação com o desaparecimento do Instituto Superior Naval de Guerra, com a inerente perda da aculturação naval que lá era realizada, dificilmente substituível pelo actual sucedâneo, o Instituto Universitário Militar, ao nível dos oficiais mais jovens.

Ainda, e nesta mesma linha, a consciência de que o ter-se vencido a batalha do ano comum não era suficiente, batalha esta ganha graças à inteligência e visão de António Vitorino com quem trabalhou e muito admira; também a sua grande admiração por Cabral Couto, estrategista de referência e de leitura obrigatória, que dedicou toda uma vida a uma área que poucos dominam e onde a Marinha teve como expoentes bem nossos conhecidos Virgílio de Carvalho, Ferraz Sacchetti e, mais recentemente voltou a ter um novo pensador, o Almirante Silva Ribeiro; por fim, a sua preocupação em que exista uma doutrina naval sólida que permita aos jovens oficiais ter uma argumentação lógica e sustentada para rebater argumentos formatados e castradores do papel das Marinhas.

Depois, e na continuação de todo o seu pensamento, o envolvimento que decidi fazer no Grupo de Reflexão Estratégica Independente para ajudar a fixar doutrina, para dentro das Forças Armadas, mas também, e principalmente, para a classe política que, infelizmente, não sabe, não lê e não ouve quem sabe destas matérias. De novo palavras suas.

Todo este elencar de preocupações de um cidadão atento e dedicado, quadra perfeitamente no seu perfil de ser humano. Tive oportunidade de, há pouco mais de dois meses, integrar o grupo dos amigos que decidi convidar para, com a sua família, celebrar os cinquenta anos do seu casamento com a Maria Teresa. E é sempre confortante nestas ocasiões ver a genuinidade do amor demonstrado pelas suas filhas, a franca amizade que os amigos de longa data por ele nutrem, o respeito e consideração que aqueles que há menos tempo com ele passaram a privar, por ele mostram.

E assim foi, porque ele o merece como marido, pai, amigo e companheiro. E se alguém tivesse dúvidas, as suas palavras ditas na ocasião, tudo isto vieram confirmar, com a verdade, a emoção e a humildade que só é possível nos espíritos grandes.

Atenção, eu não me esqueci que estou aqui para apresentar um livro, mas sem esta já longa introdução não seria entendida a alma que ele contém. Falta apenas uma referência à sua carreira como oficial da Armada. Foi brilhante em todos os lugares que desempenhou, ao longo de 47 anos seguidos em que serviu Portugal na Marinha. Dois comandos de mar, um deles em teatro de guerra, milhares de horas de embarque e navegação, docente e com

responsabilidades de direcção no Ex-Instituto Superior Naval de Guerra, Adido Naval em Londres, oficial de Estado-Maior, Ajudante de ordens do Chefe do Estado-Maior da Armada, Assessor militar do Primeiro-Ministro, Adjunto Pessoal do Ministro da Defesa Nacional e uma longa carreira na área do Pessoal que culminou como Superintendente dos mesmos Serviços.

Tive oportunidade de o ter a trabalhar directamente comigo nestas funções e depois como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada. Em ambos os lugares, de altíssima responsabilidade, pude sempre contar com elevadíssima competência, um notável rigor, um trabalho sempre baseado no estudo e planeamento, uma discrição inabalável, uma capacidade de, em coordenação delegada, acompanhar as várias áreas funcionais da Marinha, enfim o conselheiro e amigo que qualquer chefe deseja ter.

Terminado este esboço de retrato do personagem, vamos ao livro.

Inicia-se com um **prefácio** assinado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada que, intencionalmente, deixarei para o fim, transformando-o em posfácio.

Segue-se uma longa **introdução** onde o autor, antes de descrever a estrutura do livro, elenca várias das razões que o levaram a escrever. Uma delas, curiosamente, está ligada ao desaparecimento da velha e tão útil Ordenança do Serviço Naval. *Tudo o que está escrito diz respeito a navios e à vida a bordo*, diz ele. *“Nada nos diz e nos prepara para o que vamos encontrar nas unidades em terra onde, na maioria dos casos, passamos dois terços da nossa vida”*.

Outra foi o conceito de carreira, tantas vezes entendida como *“uma sucessão de cargos que se vão ocupando ao longo de um determinado período de tempo”*, mas que deve ser entendida, complementar e principalmente, como *“um espaço de realização individual, espaço e plataforma de estabilidade, competência e motivação”*.

O livro é também um convite para que quem o lê, reflita e pense. Para que as suas preocupações gerem inquietação e esta, desassossego. Que estas preocupações levem o leitor a nunca esquecer as pessoas, que o levem a equacionar a importância da liderança, da postura, da gestão ligada à organização e do papel essencial que deve ter o planeamento. Reflete também sobre a diferença entre ocupar um cargo e assumir um cargo.

Segue-se uma descrição resumida dos vinte e cinco capítulos do livro divididos em três tempos e modos – **activo, reserva e reforma**, escritos e apresentados por ordem cronológica, com início em 1995 e o último em 2018, com excepção dos três primeiros, que se referem aos navios, ao tempo de mar e à estrutura da guarnição das Fragatas da classe “Vasco da Gama”, escritos entre 2015 e 2017, mais tarde, portanto, mas que se referem a acontecimentos anteriores a 1995.

Quem atender ao título do livro poderá ser levado a pensar que se trata de uma auto-biografia. Apenas em parte o é, porque retrata e está ligada a uma parte significativa da vida profissional do autor. Mas como já anteriormente enunciei, é essencialmente um livro de doutrina, fácil de ler e com matéria resultante da sua experiência, muito estudo e reflexão, matéria que não se encontra publicada e, portanto, até agora não acessível. Esta a sua grande virtude.

Os dois primeiros textos estão ligados à vida a bordo e às suas experiências de comando no mar. Lá se explica o papel de um oficial não especializado e já especializado, o de imediato e o do Comandante. Nesta linha fala-se da importância em ter confiança em si próprio para que se possa ter confiança nos subordinados, de como é essencial entender que uma missão compreende tarefas e propósitos, que a um verdadeiro chefe são essenciais qualidades de carácter, inteligência e dedicação, sendo que o autodomínio, a coragem física, a coragem moral e a experiência, são as características que mais moldam o seu carácter.

O autor descreve detalhadamente a honra que sentiu ao ser chamado para comandar e a forma como se preparou para exercer os dois comandos. Nessa linha, fala-nos não só da importância de aproveitar as potencialidades que a situação oferece, como da importância em prevenir as vulnerabilidades que lhe estão associadas; da diferença entre a eficiência que se pede ao gestor e a eficácia que se exige ao líder; da diferença entre um Comandante que quer **SER** e aquele que apenas quer **ESTAR**; da importância em criar condições para que o seu navio seja um navio feliz. Mas também que o seu Comandante seja um Comandante com sorte.

E continua a explicar, através da sua rica vivência, designadamente em teatro de guerra, que se combate como se treina e se treina como se combate, que o resultado de uma boa chefia é um bom grupo, que um comandante não se improvisa, leva tempo, que comandar é exercer responsabilidades, é obedecer a princípios, é escolher e decidir e que ninguém pode ter dúvidas a bordo de que o líder é o Comandante.

O terceiro texto sobre o processo e desenvolvimento da estrutura da guarnição das Fragatas “Vasco da Gama” é um texto notável. É revelador da consciência que no autor existia de que se tratava de um projecto de mudança radical em termos tecnológicos e na forma de combater, da necessidade de que o detalhe da sua guarnição fosse escrupulosamente pensado e esgrimido face aos inúmeros obstáculos que se iam levantando ao seu desenvolvimento. Para o sucesso desta tarefa muito contribuiu o trabalho do autor, pelo seu saber, poder argumentativo e persistência, de que ainda hoje toda a Marinha beneficia. Quem viveu o tempo e embarcou nas Fragatas da classe “Comandante João Belo” ainda se lembra do imprevisto que as variedades de detalhe entre as quatro fragatas revelavam e que praticamente duraram até ao fim das suas vidas.

O quarto texto constitui uma originalidade que não o devia ser. Em 1995, findo um período de três anos em que exerceu as funções de Chefe da Repartição de Oficiais, apresenta o seu relatório de actividades, prática que devia ser uma rotina, mas que constituiu uma singularidade. E assim procederá sempre a partir desta data.

Não tenho dúvidas que é a partir desta experiência que o autor se torna um reconhecido especialista na função Pessoal. O relatório, que foi objecto das melhores referências, foi alicerçado em treze apontamentos, onze informações, três modelos alusivos à evolução e dois memorandos.

Ao longo do texto ressalta a sua preocupação com a cultura organizacional instalada, com a importância de que todos os processos de gestão obriguem a controle e grande rigor e

apresenta a sugestão para que se crie uma escola de gestão e liderança. Identifica muito bem os vários níveis de responsabilidade da função pessoal: o primeiro nível, administrativo, representando o passado; o segundo, de gestão, representa o presente e o terceiro, o estratégico, ligado à previsão e ao futuro, tão importante e tantas vezes esquecido. É mais um texto brilhante.

O quinto documento é um interessante exemplo da sua capacidade de análise e síntese. No final de 1996 a Marinha apresentou ao Ministro da Defesa Nacional um extenso documento designado por “Contributos para o Planeamento de Forças de Marinha”. Como membro do seu Gabinete foi-lhe solicitado uma análise do documento e os comentários que entendesse produzir. Em apenas uma dúzia de páginas e de uma forma muito clara apresenta a leitura que o Ministro deveria fazer do documento, salientando os aspectos mais relevantes a reter. Nele descreve ainda a forma como a Marinha tratou esta questão de planeamento estratégico, como não deixa de colocar ao Ministro a recomendação de qual deve ser a sua acção: confrontar os outros ramos com este trabalho, solicitando-lhes estudos equivalentes para que possa ter uma perspectiva global, solicitar ao CEMGFA a validação da adequabilidade militar da Proposta da Marinha e outras que aqui não faz sentido referir.

Este trabalho foi acompanhado por um apontamento com o título “Factores de enquadramento metodológico e critérios relevantes” em que elenca os termos de referência que foram tidos em conta na análise do documento da Marinha. Vale a pena ler pois é um trabalho técnico muito bem feito.

E este conjunto de textos foi apenas mais um elemento em que certamente o Ministro se baseou para conceder um bonito louvor ao então capitão-de-mar-e-guerra Pires Neves e lhe atribuir mais uma das medalhas de Serviços Destintos com que foi agraciado ao longo da sua carreira.

Os cinco textos que se seguem no livro, cobrindo o período de 1997 a 2002, estão, de modos diferentes, ligados à sua passagem pelo Instituto Superior Naval de Guerra. Os dois primeiros, durante a frequência do Curso de Promoção a Oficial General, o seguinte na qualidade de Director dos Cursos Gerais Navais de Guerra e os dois últimos como membro do Grupo de Estudos e Planeamento do Instituto.

Sobre a “**Logística de alto nível e a mobilização económica**” diserta sobre os vários tipos de mobilização, sobre a organização e o planeamento do país, concluindo que o que devia estar a ser feito não está, de facto, a ser feito. É um trabalho académico de alto nível, num entrosamento perfeito entre a Política, a Economia e a Estratégia.

No seu trabalho sobre as “**Missões de Paz, o conceito CJTF e as Regras de Empenhamento**” apresenta uma explicação detalhada do enquadramento das operações conjuntas e combinadas e da evolução dos conceitos NATO, bem como das sucessivas adaptações que Portugal fez perante a evolução destes conceitos. As regras de empenhamento são muito bem explicadas, bem como a condução das operações militares perante os vários tipos de mandatos, sempre tendo em conta que o que se pretende é evitar a escalada do conflito. Em qual quer destes dois trabalhos a qualidade está bem patente.

Nas palavras dirigidas a dois Cursos Gerais de que foi director e que constam deste livro, não se encontra um parágrafo que não tenha um sólido conteúdo.

Nelas se fala da importância do **Saber** (das informações), do **Poder** (que advém da organização) e do **Querer** (materializado pelas operações). Nelas transparece a importância que dá à preparação complementar de carreira. Nelas se insiste que não há gestão sem formação e que as ideias são mais importantes que o fazer bem. Defende a unidade de doutrina com execução descentralizada e daí, mais uma vez, a importância da preparação complementar de carreira.

Chama bem a atenção para que a missão do Instituto e do seu corpo docente não era completar a formação dos oficiais, antes complementá-la, para que sejam *“criados os hábitos que melhor os preparem para aceitar uma doutrina naval e uma disciplina intelectual verdadeiramente comuns”*.

Realço esta citação porque esta sua preocupação com a doutrina comum, a par da importância da carreira, é constante e é transversal a todo o livro.

Um outro parágrafo que não posso deixar de transcrever destas folhas de exortação aos alunos, é bem revelador de como o autor viu e viveu a sua própria vida na Marinha. E cito: *“e que a Marinha, no fundo, possa continuar a ser, pelo menos no vosso imaginário mais íntimo, uma baliza de referência, um farol, a profissão de excelência que, algum dia, haveis escolhido e abraçado com muito querer e uma enorme vontade de vencer”*.

O nono texto é um longo trabalho de reflexão apresentando contributos para um posicionamento estratégico do então Instituto Superior Naval de Guerra e da própria Marinha, constando de uma proposta então feita pelo Grupo de Estudos e Planeamento que o autor chefiava, seguido de um anexo em que os conceitos são largamente explicados e desenvolvidos.

Nele é feita uma análise da Universidade das Forças Armadas e da evolução que então se fez para módulos comuns. Aborda os diversos tipos de cultura existentes nas Forças Armadas – a do **poder** e a de **serviço e missão**, bem como a grande diferença que existia na preparação dos oficiais do Exército e da Armada. Os primeiros privilegiavam os níveis estratégico e operacional, os segundos os níveis operacional, tático, administrativo e de gestão. Chama a atenção para a importância de alterar esta situação e daí, e de novo, a aposta que tinha que ser feita na formação complementar de carreira, onde conhecimento e saber seriam essenciais.

No referido anexo é abordada a sensibilidade marítimo-atlântica versus continental, o grande perigo que considerava existir da diluição da “estratégia naval” numa “estratégia militar”, podendo mesmo levar à perda da sua individualidade. Daí, a importância em não se confundir o mais comum com o mais conjunto e se dever apostar fortemente no ensino da estratégia como elemento diferenciador da especificidade e autonomia de cada um dos Ramos.

Nos aspectos internos de formação e carreira chama de novo a atenção para as vantagens do Exército no âmbito da doutrina geral e dos princípios, dos conceitos e dos procedimentos, designando-os por **profissionais – especialistas** considerando que, nesse campo, a

Marinha se ficava pelo **artesanal – generalista**. É uma conclusão muito forte mas, ao tempo, tinha muito de verdade.

Condena aquilo que designa por “escala dos rebuçados” na colocação dos oficiais, devendo passar-se a colocar o homem certo no lugar certo, recomendando vivamente a articulação curricular entre a Escola Naval e o Instituto, bem como a criação de um “Conselho Coordenador das Políticas de Ensino da Marinha”.

O último destes cinco trabalhos foi realizado a pedido do Estado-Maior da Armada e em conjunto com outro oficial. Pretendia saber-se se haveria que alterar o Sistema de Forças face aos acontecimentos do 11 de Setembro de 2001. O trabalho trata muito detalhadamente o assunto, explicando que a Marinha estruturou as suas capacidades para dar resposta a problemas estruturais e conjunturais, que permitam as ações de vigiar, prevenir, projectar e dissuadir. O trabalho conclui que *“não se deverá tentar justificar cada problema pela sua potencial aplicabilidade à especificidade da situação presente, neste caso a conjuntura terrorista”*, mais acrescentando que *“o conceito de Marinha equilibrada não parece estar ameaçado pelos factos ocorridos, antes se constitui como a melhor opção para responder à imprevisibilidade dos riscos”*.

Os últimos dois textos escritos ainda enquanto está no activo são reveladores de um significativo aprofundamento do seu pensamento estratégico. O primeiro, de 2003, faz uma síntese do seu trabalho como Superintendente dos Serviços do Pessoal, reflectindo sobre os recursos humanos na Marinha.

Fala-nos numa Marinha não cumprida (expressão usada por Pereira Crespo) quando se trabalha com pessoal sem motivação e sem competência, identifica claramente que o problema da Marinha não é apenas um problema de existências deficitárias, é também um problema de quadros e, acima de tudo, um problema de desenvolvimento organizacional que não consegue controlar na totalidade. Defende o Novo Sistema de Formação Profissional com a concepção e desenho de adequadas feiras de carreira e uma verdadeira gestão de competências. De novo, insiste em que é forçoso deixar o amadorismo e que **é imperioso profissionalizar a gestão**. Elenca as dificuldades, dá contributos para uma solução e mostra a importância da “sua” Directiva Sectorial dos Recursos Humanos, a primeira da história da Marinha inserida na Directiva de Política Naval de 2003. Um texto notável de doutrina.

O texto seguinte, escrito enquanto V/CEMA aborda o tema motivação. É curto, mas bem revelador da importância que o autor atribui a este factor. Define-a e mostra como é elemento essencial da dignificação da carreira e também essencial para que haja vontade de vencer, em mais uma citação do Vice-almirante Botelho de Sousa.

E começamos a aproximar-nos do fim, apesar de ainda irmos a meio. O período da Reserva (2006 a 2009) é representado por apenas dois textos.

**“As razões de um livro e de uma pedagogia”** referem-se a um livro por si editado em 2007: “As Forças Armadas e a Defesa Nacional – da política e dos fins à Estratégia e aos meios”, um contributo, publicado pelas Edições Culturais da Marinha. Espicaçado pela insistência como muitos defendiam a não necessidade de Forças Armadas em Portugal, o autor



através de uma abordagem sistemática e colocando a tónica no “que”, no “porque”, no “com que”, e ainda no “como”, “quando” e “onde” as FFAA cumprem a sua missão, trata a matéria de forma superior. Assim ela fosse lida pelos que têm dúvidas ou a responsabilidade da sua tutela.

Mas houve duas pessoas respeitáveis que leram este texto. O Almirante Magalhães Queiroz que o apresentou e que o considera uma reflexão amadurecida, um subsídio credível para um novo livro Branco da Defesa Nacional e uma consulta idónea para os estudiosos da Defesa Nacional. Outro foi o General Cabral Couto que, em carta ao autor, considera que este longo trabalho vem atenuar, de forma altamente qualificada, um grande vazio na bibliografia nacional sobre os meios da Estratégia. O estatuto destas duas personalidades dispensa mais comentários.

Segue-se o “**Processo de Mudança na Marinha**” onde é apresentada a sua visão sobre as várias fases pelas quais a Marinha passou, iniciando-se a de Adaptação em 1977 e a de Modernização a partir de 90/91. Nele se refere a importância da Documentação Estruturante da Estratégia Naval (DEEN), é feita uma primeira abordagem ao Poder Naval com os seus atributos típicos de “versatilidade, flexibilidade, manobrabilidade e sustentabilidade, bastando para tal que o País tenha uma Marinha de Guerra Oceânica e uma firme vontade de a utilizar”.

E entramos agora no terceiro tempo e modo, o da **reforma**, onde a partir de 2009 o autor, mais solto, mais experiente, mais amadurecido e após uma maior reflexão, se abalança para temas que ultrapassam a sua Marinha, discutindo as Forças Armadas com um todo, a Defesa Nacional e mesmo aspectos específicos do próprio país.

O número de textos, onze, e a sua densidade, obrigam-me a uma curta referência a cada um deles, sob pena de esta apresentação dar origem a um novo livro.

Em “**A Soberania dos Estados e o mar**” (2010) é abordada a evolução dos conceitos de utilização do mar através da história, o conceito de soberania, a importância do Mar no desenvolvimento em segurança, o papel da ONU na nova ordem de apropriação do oceano, a pouca ou nenhuma atenção que os sucessivos governos deram ao mar nos últimos 30 anos e o princípio da ocupação efectiva que se começa a desenhar e que, tê-lo em conta, é sem dúvida uma responsabilidade nacional. É um excelente texto que merece reflexão.

Em “**Os meios da estratégia e a Marinha**” (2012) o autor disserta sobre uma das suas muitas preocupações. Fala-nos sobre o ambiente estratégico, o País e as políticas públicas, sobre a missão das Forças Armadas e da Marinha, postula que a Marinha não tem que alterar o carácter das missões clássicas do poder naval, tem é que modernizar-se, já que os quadros tradicionais do seu emprego continuam a ser os mesmos de sempre: dissuadir a ameaça, projectar força, proteger e prevenir a agressão. Aborda o Sistema de Forças Navais e, como não podia deixar de ser, desenvolve a problemática dos Recursos Humanos, dedicando várias páginas à motivação e à formação. Termina, lembrando que sem meios, de qualquer tipo, não há estratégia e sem estratégia não há como fazer política. Mais uma peça plena de didatismo.

“**A despesa com as Forças Armadas e a Linguagem dos números**” é um interessante exercício de esclarecimento sobre o significado dos números, a sua evolução no domínio temporal, ajudando quem não conhece estas matérias a entender como se devem distribuir percentualmente as despesas com o Pessoal, Operação e Manutenção e Investimento, bem como fala das inevitáveis consequências do cortar no total cegamente. Alguns exemplos ajudam a entender o ardid da simples leitura da distribuição percentual e do que então vinha sucedendo (estávamos em 2012) e que, de então para cá, só se agravou.

Em “**Uma vez mais a problemática da Defesa Nacional e das FFAA**” (texto de 2013) o autor revê a finalidade e missão das FFAA, o ambiente estratégico que a condiciona, analisa a sua estrutura organizativa e finalmente os recursos. Neste âmbito, dá desenvolvimento significativo aos recursos humanos, que considera serem um investimento estratégico, fala nos seus pilares estruturantes – os **quadros** e a **motivação / formação**. Considera os quadros como uma quase “entidade de articulação e fronteira entre as necessidades e interesses da organização e do indivíduo”. Desenvolve detalhadamente os factores positivos e negativos da motivação lembrando, com insistência, que a carreira é um direito do militar. Como elemento perturbador de todo este processo, tantas vezes esquecido pelos mais velhos, lembra bem que “a matriz da relação indivíduo – Instituição passou a ser do tipo **contratualizada e de interesse** e não mais uma relação de **dever e cidadania**”. Nunca é de mais lembrar este aspecto.

Em “**As Forças Armadas e o instrumento da sua missão – O Sistema de Forças**” (2013) o autor mostra a importância que deveria ter o Sistema de Forças para o País, na decorrência de toda a documentação estratégica produzida, com início no Conceito Estratégico de Defesa Nacional. Defende a existência de um Sistema de Forças permanente, nunca com carácter temporário ou aleatório. Afirma que Portugal não está preparado para passar de uma economia de paz para uma economia de guerra e defende claramente que o país deveria assumir o Sistema de Forças Permanente como um seu desígnio mas, ... isso exigiria um trabalho político – institucional esclarecido, responsável e persistente a ser assumido com enorme pedagogia pelos órgãos de soberania primariamente responsáveis pela Defesa Nacional.

No texto seguinte, ainda de 2013, também curto mas importante, volta-se ao Sistema de Forças onde aborda o critério estratégico “AEA” – isto é, **adequabilidade** militar, a **equilibrabilidade** financeira e a **aceitabilidade** política, critérios que devem ser usados na avaliação de Propostas de Forças e que se enquadram na metodologia seguida de planeamento de defesa nacional.

O autor contextualiza esta abordagem como um verdadeiro exercício de passagem da política (define os fins) à estratégia (estabelece os meios), não deixando de alertar que a falta de sensibilidade político – militar para avaliar as implicações e tomar as decisões requeridas, poderá levar à degradação do próprio Sistema de Forças que existe ou, daquele que estando no papel, nunca chegará a existir.

Em “**O Estatuto Militar, o EMFAR e a Lógica Paradoxal**”, (2015) um longo e detalhado texto, o autor volta a abordar a problemática dos quadros, da motivação, e das carreiras a propósito do novo Estatuto dos Militares das Forças Armadas de 2015. É feito o enquadramento no CEDN de 2013, mas também nos objectivos da Reforma 2020. E as suas conclusões quanto ao critério utilizado na concepção desta reforma não deixam dúvidas – é exclusivamente financeiro, sendo inquietantes as dificuldades que se antevêm e as incoerências detectadas.

São analisadas as consequências do novo EMFAR para os quadros, para as carreiras, para o Sistema de Forças e para as necessidades, sem esquecer o seu enquadramento histórico.

O autor identifica um verdadeiro paradoxo entre o que o EMFAR preceitua em termos de “direito à carreira” e as alterações feitas nos factores que a influenciam e que, na prática, a inviabilizam. Curiosamente, o autor diz não ver qual o racional de se caminhar nesta contradição, mas acaba por avançar com uma explicação – é que desde os idos anos 90 do século passado que as políticas públicas, pese embora as suas proclamadas boas intenções, têm redundado num sistemático “desinvestimento” na Defesa Nacional e nas FFAA.

Também em 2015 surge “**AS FFAA e as missões de interesse público**”. Nele se deixa clara a sua incomodidade com a expressão tão utilizada “missões de serviço público” apenas para catalogar algumas missões, como se todas as missões das FFAA não fossem, todas elas, de serviço público. Ao longo do texto explica-se como a missão está dependente do ambiente estratégico, como este tem evoluído ao longo dos últimos tempos, como se continua a insistir, passados tantos anos, na desmilitarização da segurança interna, quase levando a crer que o bloco de missões de interesse público das FFAA se aproxima da clandestinidade. Defende o duplo-uso, hoje já vertido em lei, embora ainda deixe dúvidas nalguns sonhadores de um Portugal com duas Marinhas autónomas e dependentes de ministérios diferentes, terminando com uma citação: “as missões de interesse público das FFAA não são apenas uma questão de eficiência militar e de economicidade, mas são, sobretudo, uma questão de bom senso e razoabilidade”.

Ao aproximarmo-nos do fim desta longa singradura, os textos ficam mais densos doutrinariamente, mas sem nunca perderem a sua pedagogia e didatismo. Está sempre presente a vontade do autor em que outros aprendam com a sua experiência e as suas reflexões após muito estudo.

“**Portugal no seu imaginário – do passado ao futuro**” é mais um texto notável e um dos mais longos do seu trabalho. Estamos ainda em 2015. Recorda-nos, numa síntese bem conseguida, a história de Portugal, de um passado que só foi bem sucedido quando conseguiu estabelecer e dinamizar um grande desígnio nacional, a um presente exclusivamente apoiado no projecto europeu que desde o seu início sempre teve várias leituras ( uma Europa das Pátrias, dos cidadãos, dos interesses comuns, da solidariedade, dos princípios e dos valores, da igualdade), mas que ainda hoje não se sabe para onde caminha, numa política de pequenos passos, mas nem sempre na mesma direcção e sentido, não deixando de apontar uma agenda

de pontos críticos das sucessivas governações do país de que a mais grave será a falta de planeamento estratégico.

Finalmente debruça-se sobre o futuro, em que identifica quatro desafios que têm de ser ganhos: o **uropeu**, baseado numa política externa activa; o **económico**, que obrigará a pensar numa nova estratégia económica; o **organizacional**, que tornará imperioso definir uma grande estratégia para o Estado e, finalmente, o **cultural**, no fundo a aposta na estratégia do saber.

“**A Defesa Nacional e as FFAA na actualidade**” é um texto publicado já em 2016 pelo Grupo de Reflexão Estratégica Independente em que o autor diz que colaborou activamente, mas não necessitava de o afirmar. O texto tem a sua impressão digital; o seu pensamento e a sua gramática estão sempre presentes.

É um texto virado essencialmente para o exterior, políticos e restante sociedade civil, assim por eles fosse lido. É apresentada a forma como tudo deveria ser pensado e executado a partir do Conceito Estratégico de Defesa Nacional, sendo depois enunciadas todas as incoerências de planeamento estratégico, este de cariz essencialmente financeiro, as disfuncionalidades do Sistema de Forças Nacional, para além de uma distribuição quase aleatória dos recursos financeiros, contrariando a abordagem por capacidades como preconizado no CEDN de 2013.

O texto, que também é para ser lido pelos da casa, termina elencando um conjunto de questões que justificam uma reflexão prospectiva onde, de novo, se insiste no planeamento por capacidades e se alerta para a necessidade de pensar na capacidade de mobilização nacional, de clarificar o dever de tutela, lembrando por fim que compete ao Estado garantir a efectividade da Condição Militar. Mais um texto notável.

E, finalmente, em 2018, aparece a sua “*piece de resistance*” e talvez o seu trabalho de maior brilho: “**O Poder Naval e o papel das Marinhas no Séc. XXI**”. Reconheço que sou suspeito nesta minha apreciação pois, quando ouvi a sua apresentação oral no âmbito da Academia Internacional de Cultura Portuguesa, pedi imediatamente autorização ao autor para o publicar autonomamente pela Academia de Marinha, o que já foi feito.

A citação inicial de Chris Parry diz tudo, lembrando que no Séc. XXI se corre o perigo dos países desenvolvidos esquecerem a importância do domínio do mar, da mesma forma que a dinastia Ming lhe virou as costas, deixando o caminho livre para que outras potências explorassem esse vazio. São analisados os atributos identitários do mar – como fonte de recursos, meio de comunicação e factor de poder e domínio, bem como as funções do poder naval. São dissecadas as várias estratégias seguidas ao longo do tempo e o porquê da evolução das respectivas doutrinas, designadamente as seguidas pelos Estados Unidos da América. O texto termina com uma antevisão do que devem ser as Marinhas na resposta aos desafios do Séc. XXI. E, curiosamente, conclui que o modelo seguido e defendido pela Marinha Portuguesa, baseado no conceito de duplo-uso, é o que já se percebeira ir ser seguido por várias marinhas modernas que se concentravam exclusivamente na acção militar, num trânsito para

aquilo que vários autores já designam de Marinhas pós-modernas, passando também a abraçar acções não militares. Peça brilhante.

E vamos agora ao prefácio que intencionalmente deixei para o fim. E perceberão porquê. É que as primeiras palavras que o Chefe do Estado-Maior da Armada decidiu nele incluir foram humildade e privilégio. E humildade e privilégio é o que todos sentirão ao lerem esta obra.

Foi humildade e privilégio que eu também senti ao ler e reler todos estes textos, sentimentos estes ainda mais reforçados por ter sido convidado para a sua apresentação.

Portugal tem homens notáveis, grandes na sua profissão, mas também capazes de a pensar fora das balizas estreitas da sua actuação diária, passando para o nível da estratégia e da política. O VALM Pires Neves é um desses. Já eram conhecidas as suas capacidades no meio militar. Espero que este livro o projecte para uma nova dimensão.

Parabéns João pela tua obra. Obrigado João pela tua amizade.

## A GEOPOLÍTICA DA ANTÁRTIDA E OS INTERESSES NACIONAIS

Comunicação apresentada pelo Académico  
João José Brandão Ferreira, em 25 de Junho

“A identidade de interesses é o mais seguro dos vínculos entre estados ou indivíduos”

Tucidides

### INTRODUÇÃO

O interesse efetivo de Portugal pela Antártida é muito recente e partiu de “baixo para cima”. Quer isto dizer que a ação não teve origem em nenhum órgão governamental, mas resultou da ação de vários académicos e cientistas e do apoio de várias entidades e simples cidadãos comuns. Terem os eventos esta origem não tem nada de mal – e sem dúvida é de louvar os protagonistas – quer dizer apenas, que foi a chamada “sociedade civil” a andar à frente do estado e não este que determinou as coisas.

Existe, todavia, consequências de tudo isto, sendo as principais que os eventos podem correr desgarrados; haver uma maior dispersão de esforços e uma falta de visão global (uma visão “polar”, se assim lhe quiserem chamar), para o tema.

É, como em tudo, um caminho que se vai fazendo.

Em dezembro de 2007 foi lançado o programa polar português, financiado pela Fundação para A Ciência e Tecnologia (FCT) o que originou uma expedição de seis cientistas à Antártida, em janeiro de 2009.

Os responsáveis por estas iniciativas avisaram, publicamente, que as investigações científicas portuguesas estavam muito limitadas pelo facto de Portugal não ter ainda ratificado o tratado da Antártida, o mesmo se passando com o estabelecimento de acordos internacionais.

Por outro lado, durante a cimeira luso-espanhola realizada em Zamora, em janeiro de 2009, foi assinado um acordo de cooperação com a Espanha no âmbito da exploração polar.

Na sequência a assembleia da república discutiu e aprovou, por unanimidade (entre 14/7/2009 e 9/11/2009), a proposta de resolução do governo nº 139/x, de 9/7/09, que visava a adesão de Portugal ao tratado da Antártida (publicado no dr, i série nº 217/x/1-19-11-2009).

O pedido de adesão foi depositado em Washington, a 29 de janeiro de 2010.

## A GEOPOLÍTICA E A GEOESTRATÉGIA

“Não existem mais Alaskas à venda no mundo de hoje”

Cor. Walter Bischoff  
(Brasil)

VAMOS TENTAR DILUCIDAR, EM TERMOS BREVES, OS PRINCIPAIS ELEMENTOS QUE EVIDENCIAM A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA E GEOESTRATÉGICA DA ANTÁRTIDA.

### 1. Em termos físicos

a. A Antártida situa-se no hemisfério sul. Este hemisfério é considerado o hemisfério marítimo já que apenas contém 14,5% de terras emersas (ao contrário do hemisfério norte onde residem os restantes 85,7%. Por outro lado, os oceanos cobrem cerca de 81% da sua superfície. Tanto o Índico, o Atlântico e o Pacífico têm grandes constrangimentos geográficos a norte, mas para sul são extremamente abertos, sem qualquer limite geográfico definido até ao distante litoral da Antártida. Daí que, em muitos casos, nem sequer se refere a existência do oceano Antártico. As águas que circulam em redor da Antártida, formam a corrente Circum Polar Antártica. Estas águas movem-se segundo o sentido do ponteiro do relógio (visto do Pólo sul) e vão tocando as correntes das águas temperadas dos oceanos referidos em latitudes que variam entre os 50° e 60° sul, formando uma linha mais ou menos regular designada por convergência Antártica. Esta linha é uma zona de grandes temporais que dificultam a navegação. Deste modo, se quisermos definir o oceano Antártico podemos considerar a convergência Antártica como sua fronteira. A corrente circumpolar Antártica sofre apenas um pequeno estreitamento entre a terra do fogo e a península Antártica, mas mesmo aqui a passagem de Drake tem 1000 km de extensão.

b. É pois no centro deste autêntico “deserto” de água, que se encontra o continente Antártico. Este continente representa uma massa terrestre quase circular com um diâmetro médio de 4000 km. Representa 9,6% das terras emersas do nosso planeta, com uma área de 14.245.000 km<sup>2</sup>, bastante superior à Europa (9.700.000 km<sup>2</sup>). Daquele território apenas 2 a 3% não é coberto por neve, mas no inverno o oceano gelado chega a estender-se por 800 milhas isolando o continente e duplicando-lhe a extensão. A altitude média é de 4000 m e o ponto mais alto chega aos 5150 m.

c. A Antártida dista 1000 km da América do Sul; 2500 km da ilha da Tasmânia (junto à Austrália) e 4000 km da África do Sul. O Pólo Sul não fica no centro da massa continental, mas mais próximo do istmo da península Antártica. A temperatura média do continente, é de -25° C, mas a estação russa de Vostok já registou temperatura de -88° C. O continente está

dividido em Antártida ocidental e oriental. Os gelos têm uma espessura média de 2000 m, chegando a 2400 m, nalguns pontos. Apesar disso no Pólo Sul apenas caem seis centímetros de neve por ano. A mil metros de profundidade, por exemplo, os gelos contam 1000 anos. Porém, na península Antártica chegam a cair dois metros de neve por dia. Se os gelos por acaso derretessem totalmente, calcula-se que o nível dos oceanos subiria 60 metros. Na Antártida não há vegetação (apenas poucos líquenes e musgos) e todos os seres vivos alimentam-se exclusivamente no mar e do mar, que é dos mais ricos do globo.

## 2. Recursos naturais

a. O maior recurso natural da Antártida é, sem dúvida, a água. O continente possui 90% da neve e dos gelos do globo e 10% das reservas de água doce. Existe, inclusive, conhecimento de enormes lagos em profundidade, em temperaturas mais amenas.

b. O segundo recurso mais importante é o peixe, os cetáceos e o krill - uma espécie de camarão pequeno que existe em grandes quantidades e que é um elemento fundamental em toda a cadeia alimentar. Possui alto valor económico e já é intensivamente explorado pela Rússia, Japão, Polónia e Chile. Algumas das aves existentes, são comestíveis.

c. Finalmente, temos que referir os hidrocarbonetos e os minerais. Já se sabe que existem e têm valor comercial, mas está-se ainda longe de saber a totalidade das reservas existentes. À medida que o tempo passa e melhora a tecnologia existente e aumenta a necessidade destes produtos, tal irá, certamente, aumentar as ambições e o desejo de explorar estes recursos o que, para já, está proibido por tratado. Para se ter uma ideia, já foram referenciados cerca de 200 minerais entre os quais ouro, urânio, prata, ferro, carvão, mica e manganês. Existem apreciáveis lençóis de gás natural e petróleo e isto apenas tendo sido feitas pesquisas nas regiões costeiras e na plataforma continental. Existem ainda algas com valor comercial e que já são exploradas pelo Chile e Tasmânia.

## 3. Instrumentos jurídicos

a. O que de principal se passa na Antártida é regulado pelo tratado da Antártida, de 1 de dezembro de 1959, sendo doze os países signatários. Entretanto associaram-se ao tratado como membros consultivos mais 18 estados, elevando o total para 30. Com o estatuto de não consultivos, existem 21 estados que ratificaram o tratado. Basicamente o tratado obriga:

- À desmilitarização da Antártida e o seu uso unicamente para fins pacíficos;
- À promoção da cooperação científica internacional (a qual é livre);
- Ao congelamento das reivindicações territoriais em termos soberanos, existentes;
- À afirmação do território como zona desnuclearizada e de proteção ambiental.

b. Independentemente do congelamento das reivindicações territoriais, estas não foram abandonadas e constituem uma realidade que não pode ser escamoteada.



c. O protocolo de Madrid, de 1991.

Este protocolo proíbe a exploração de minérios na Antártida por um período de 50 anos. Existem alguns convênios relativos à preservação ambiental.

d. O SCAR (Scientific Committee on Antarctic Research – Comissão para a Investigação na Antártida).

Foi criada em 1971 e representa uma sociedade científica do conselho internacional das uniões científicas, que procura organizar um programa global de investigação e de divulgação de resultados obtidos. Existem atualmente cerca de 65 estações científicas da responsabilidade de 29 países diferentes.

e. ONU.

De quando em vez diferentes países têm levantado a questão da Antártida na ONU, pretendendo que esta organização aumente a sua intervenção relativamente ao que se passa no “continente gelado”. A maioria dos países signatários do tratado de Washington tem, contudo, feito oposição a tais desideratos. Sem embargo, em 1990, foi decidido criar uma estação científica da ONU na Antártida e estabelecer um programa de reavaliação ambiental no continente.

#### **4. Aspetos estratégicos**

A. O tratado da Antártida foi o primeiro tratado a definir uma zona do globo livre de qualquer tipo de armas ou de qualquer utilização militar. Proíbe ainda experiências ou explosões nucleares, mesmo para fins pacíficos, bem como o depósito de resíduos radioativos. Até hoje tudo isto foi respeitado.

B. Da Antártida pode-se controlar os estreitos de Drake e de Magalhães e exercer algum controle, embora remoto sobre a rota do cabo. Estes “choke points” são tão mais importantes, quanto a vulnerabilidade dos canais do Suez e do Panamá, aumentarem. Com meios militares, logísticos e tecnológicos apropriados pode ser feito o controlo das rotas marítimas entre os oceanos atlântico, pacífico e indico.

C. Os mares antárticos têm constituído em diferentes conflitos, além de área de trânsito, excelentes refúgios para navios, nomeadamente aqueles empenhados em guerra de corso. Hoje em dia, a deteção por satélite, diminuiu muito essa importância, que se mantém válida para os submarinos, já que os mares continuam a ser opacos às ondas eletromagnéticas e os satélites ainda não detetam objetos submersos. Lembra-se que os submarinos ingleses, durante a guerra das Malvinas, nunca foram detetados.

D. A regulação futura da extensão da plataforma continental Antártica também deve ser acautelada para prevenir conflitos.

E. A teoria da “defrontação” desenvolvida pela escola de geopolítica brasileira, onde pontificou Theresinha de Castro, pode vir a criar novas tensões (como já criou), caso não seja harmonizada com o tratado de Washington.

F. A contestação da soberania inglesa sobre o arquipélago das Falkland, por parte da argentina, manter-se-á como um foco de tensão na região. O mesmo se aplica às reivindicações territoriais originais, da Inglaterra, Chile e Argentina, na península Antártica, e que se sobrepõem umas às outras.

G. Conforme a evolução futura, pode vir a levantar-se também, um conflito entre a Alemanha e a Noruega, dado que esta passou a reivindicar território, antes ocupado por aquela.

H. As rotas aéreas polares representam uma significativa economia para as ligações entre a América do Sul e até do Sul de África, a Austrália e restante Oceânia. Por exemplo na ligação entre Buenos Aires e Auckland, uma redução de 17.400 para 6.000 milhas.

## 5. Âmbito militar

Apenas para lembrar conflitos passados.

Já se referiu que durante as I e II guerras mundiais os mares antárticos foram excelentes áreas de refúgio.

Nestas duas guerras, as primeiras batalhas navais foram travadas entre navios que cruzavam os mares do Sul dos continentes americano e africano: as batalhas de Coronel, em 1 de novembro de 1914; Rio de Plata, em 13 de dezembro de 1939. Durante o conflito das Falkland entre a Argentina e o Reino Unido, a importância estratégica do arquipélago esteve sempre presente.

## 6. Diversos

### A. Climatologia

A Antártida constitui um observatório privilegiado para a observação e estudo do clima. Alterações no clima desta zona do globo podem vir a afetar a restante superfície da Terra.

Eventuais experiências para se poder utilizar as alterações climáticas como uma arma devem ser cuidadosamente vigiadas. Para além do clima e dos fenómenos meteorológicos a Antártida revelou-se ser um laboratório precioso para estudos oceanográficos, ionosféricos, cósmicos, magnéticos, etc.

### B. Turismo

O turismo na Antártida é uma atividade em expansão nas últimas duas décadas e o seu interesse comercial tenderá a aumentar (já desembarcam por ano, cerca de 10.000 turistas na península Antártica).

Esta atividade terá que ser regulamentada antes de vir a criar eventuais tensões entre estados e, também, para prevenir e tratar os seus efeitos sobre o ambiente. Recordar-se, como exemplo, que em 1989 um navio turístico e abastecedor argentino naufragou e, durante dois anos, foi vertendo 680 mil litros de fuel.

d. Em todas as considerações e análises sobre a Antártida existem quatro considerações que devem estar sempre presentes:

- a distância e o isolamento;
- as condições extremamente agrestes para a sobrevivência humana;
- a adequação e as adaptações que são necessário fazer para garantir o funcionamento de todo e qualquer material e equipamento em tão extremas condições:
- o elevadíssimo custo de qualquer operação.

Tudo isto representa um extraordinário conjunto de desafios e limitações, que não podem ser encarados de ânimo leve.

## A POSIÇÃO DE PORTUGAL

“Não temos de fiarmos de outras potências,  
mas sim de nós próprios”

D. João, V

Com as devidas distâncias e proporções a “corrida” ao continente Antártico assemelha-se à corrida a África no século XIX, e o tratado de Washington, configura a conferência de Berlim de 1884/5.

Ora já em Berlim nós fomos amplamente prejudicados quando os direitos de “ocupação efetiva” se sobrepuseram aos direitos históricos. Quer isto dizer, no âmbito tratado, que para se poder usufruir de algo é preciso estar e desenvolver capacidades.

Portugal esteve fora desta “corrida” até 2010. Como se deve posicionar daqui para a frente? Vejamos, em primeiro lugar, que interesses poderemos ter lá:

- não ficar de fora da exploração, conhecimento e usufruto de uma das últimas “fronteiras” da terra; ou seja projetar poder (mostrar a bandeira) e interesses, marcar posição. Prever é uma função de qualquer liderança esclarecida;

- investigação científica;
- riquezas do subsolo;
- recursos piscícolas;
- acesso a reservas de água doce (nunca se sabe...). A água tende a ser mais preciosa, no futuro, do que o petróleo.

Ora tudo isto parece, ou pareceu, uma aventura para além das nossas possibilidades. Devo dizer que os portugueses só se dão bem com objetivos que aparentemente os ultrapassam.

Mas, de facto, não nos devemos, nem podemos partir para o paralelo 60 sul sozinhos. Aliás, mesmo antes de aderirmos ao tratado da Antártida se procurou fazer acordos e parcerias com vários países para projetos científicos. O maior de todos foi efetuado com a vizinha Espanha, na citada conferência de Zamora.

Devemos procurar ter as melhores relações com o país (único) vizinho e não devemos fechar as portas a acordos que nos sejam favoráveis. Mas a história e a geopolítica não aconselham a que se façam acordos de âmbito estratégico com a Espanha, por razões que me dispense de enumerar.

Tão pouco se deve, na Europa, ir além de cooperação científica, acesso a conhecimento de ponta e eventuais financiamentos específicos. E isto na base de acordos bilaterais e não no âmbito de Bruxelas, pois acreditamos numa de duas coisas: ou Bruxelas se despedaça ou avança no caminho federativo. Ambas as soluções são péssimas para Portugal, embora a segunda seja pior que a primeira.

A grande alternativa de Portugal neste âmbito, como em outros, deve ser o Brasil e, por extensão, a CPLP. É aqui que deve residir a nossa grande aposta estratégica e a sinergia de ações.

Neste particular nós devemos utilizar uma postura semelhante à que a Inglaterra tem com os EUA: estes têm os recursos, a tecnologia avançada, a dimensão; os ingleses dão a doutrina. É nesta mais-valia e mestria, que nós temos que desenvolver e apostar. A partir daqui é necessário envolver Angola e Moçambique que estão de certo modo projetados geograficamente para o continente “branco”, e depois cada um dos outros.

Esta política seria boa para todas as partes, aumentaria a influência de Portugal no âmbito europeu e mundial e, especificamente, na conferência ibero-americana.

O programa polar brasileiro iniciou-se em 1984 e nada indicia ser inferior ao espanhol que se iniciou quatro anos depois.

Sendo de louvar todo o esforço que tem sido feito pelos cientistas portugueses até agora, deveremos tentar fazê-lo convergir para o desenvolvimento da economia nacional, priorizando a afetação de recursos, que são escassos.

Os interesses nacionais passam ainda pela complementaridade dos estudos na Antártida e a extensão da plataforma continental portuguesa, acrescida da extensão das PC dos outros países da CPLP.

E, até, da complementaridade do desenvolvimento da tecnologia de satélites, que Portugal infelizmente abandonou, com o Posat1, e onde deve entrar, novamente, o Brasil e a CPLP.

Finalmente devemos tentar constituir uma base de dados sobre a Antártida e garantir a formação de núcleos de cientistas e de especialistas em direito e na geopolítica da Antártida, que nos permita dominar os assuntos no âmbito tratado, estar presente nos “fora” relacionados e trocar “serviços”.

Quando já tiverem sido criadas um mínimo de capacidades e houver recursos financeiros, deve ser adquirido um navio oceanográfico especialmente concebido para os mares antárticos (de preferência em estaleiros nacionais) a ser operado pela armada e que permita melhor concretizar os projetos aprovados.

## CONCLUSÃO

“Não há vento favorável para aquele que não sabe para onde vai”

Sêneca

Face ao exposto, aparenta ser pertinente montar uma estrutura ao nível adequado do governo, para organizar, coordenar e tornar operacional um plano português para a Antártida e que trabalhe em função do conceito estratégico de defesa nacional, definido.

torna-se necessário manter um nexu político que privilegie a segurança, já que não há desenvolvimento sem segurança. É necessário harmonizar toda a investigação científica e restantes atividades relativamente aos objetivos definidos e às estratégias traçadas. Não deve haver atividade deletéria na investigação já que não faz sentido fazer-se investigação pela investigação.

os recursos são escassos e há que os aproveitar criteriosamente.

na Antártida tem, felizmente, prevalecido uma convivência única, na história da humanidade, entre todas as nações que têm visitado e estabelecido na região. Mas todos devemos ter a consciência que este equilíbrio se pode romper em qualquer momento.

vale o pensamento deixado por um viajante, no livro de visitas da base uruguaia de artigas:

“talvez a novidade de que os ventos antárticos levarão ao mundo não seja o fruto das nossas pesquisas, senão a da nossa vida em harmonia com a natureza e a convivência fraterna entre os povos. Cremos que as gerações futuras, com espírito mais sereno, valorização a riqueza do descobrimento da paz”

### **A Alemanha e a Antártida**

Reservei ainda 5 minutos para vos falar de um assunto controverso e de contornos mal definidos: as reivindicações alemãs sobre a Antártida, na II guerra mundial.

O início da exploração alemã da Antártida remete-nos para o ano de 1873, quando a sociedade alemã de pesquisa polar, enviou uma expedição com um navio – o Grönland – o 1º navio a vapor em águas polares – chefiada por Eduard Dallmann esta expedição descobriu numerosas novas regiões incluindo as ilhas kaiser Wilhem.

Outras expedições se seguiram, das quais se destacam a comandada por Wilhelm Fichtner, em 1910, e a dirigida pelo dr. Albert Metz, em 1925.

Durante o governo nacional – socialista, foi tomada a decisão de enviar uma grande expedição, em 1938, sob o comando do capitão Alfred Richer, com o intuito de anexar o território que pudessem reivindicar e inclui-lo na soberania alemã.

A expedição partiu de Hamburgo, uma semana antes do natal de 1938 e chegou ao continente branco a 19/1/1939.

O navio utilizado foi o “Schwabensland” que haveria de dar origem ao nome dado ao novo território “Neu-Schwabensland”.

Este navio estava colocado na ilha do faial, açores, dando apoio aos hidroaviões da Lufthansa que faziam o percurso entre Berlim e nova Iorque.

Após receber ordem secreta da Alemanha, o navio abandonou os açores a 19 de outubro de 1938 e dirigiu-se para Hamburgo a fim de ser rapidamente preparado para rumar à Antártida com 82 homens a bordo, alguns deles altamente qualificados e dois hidroaviões pesados, que eram diretamente catapultados do convés do navio.

Esta expedição reivindicou a posse de 600.000 km<sup>2</sup> de território na parte atlântica da Antártida, depois de terem explorado, cartografado, fotografado, medido e delimitado tudo o que puderam, numa área maior do que a península ibérica.

O navio estava de volta à Alemanha, em 11 de abril de 1939.

Esse território foi reivindicado pelo governo alemão, da altura.

Uma segunda expedição civil gorou-se por via do início da II GM.

Neste ponto acaba aquilo que é oficialmente admitido, embora escondido.

O que vou dizer a seguir são hipóteses não confirmadas, para alimentar a vossa curiosidade intelectual e, a ter em conta em eventuais investigações/desenvolvimentos futuros.

Como poucos saberão ou recordarão, a Alemanha é o único país contra quem as potências aliadas lutaram na II GM que, até hoje, não teve tratado de paz. (hoje a situação está aparentemente ultrapassada através do tratado 2+4, de 1994).

Tal deveu-se, provavelmente, ao facto do almirante Doenitz, nomeado chefe do governo alemão, após o desaparecimento de Hitler, ter ordenado a rendição de todas as forças militares alemãs, sob o seu comando. O que se deu pela assinatura do general Jodl, na frente leste, relativamente aos soviéticos e pelo marechal Keitel, na frente ocidental relativamente a americanos, ingleses e franceses.

Este procedimento foi corrigido, relativamente à guerra no pacífico, onde se obteve a rendição incondicional do japão e não apenas das suas FAS.

O que é que isto terá a ver com a Antártida perguntarão? Tem isto: na possibilidade do governo alemão ter preparado a sua sobrevivência em caso do território europeu alemão, ser ocupado.

A base, eventualmente, construída em Neu-Schwabenland, teria o nome de código “base 211”, para onde teriam sido transportadas pessoas e materiais, durante a guerra.

Estão oficialmente contabilizados 1153 submarinos construídos pelos alemães, em 11 cidades e 27 estaleiros. Destes foram destruídos durante a guerra 764, tendo morrido 30.003 homens!

No fim da guerra foram ainda autodestruídos 238 submarinos. Os outros ter-se-ão rendido.

São números impressionantes!

Existem, porém, suspeitas que muitos destes submarinos, ou outros não contabilizados, possam ter desaparecido sem deixar rasto.

Ninguém sabia disto até que, em 15/1/1947, uma grande expedição militar americana, comandada pelo almirante Byrd – célebre explorador dos Pólos - a operação Hihg Jump, que

compreendia 13 navios e 4.700 homens e muitas aeronaves, chegou à Antártica, perto da costa oeste de Neuschabenland.

Ao fim de poucas semanas (fim de fevereiro de 1947) as forças retiraram (eram para ficar seis meses). Oficialmente tratou-se de uma expedição científica e para construir a base de “Little América IV”; oficiosamente conhecida pela “guerra dos pinguins”, já que apenas existem pinguins na Antártida...

Em 1955 os americanos voltaram à Antártida com uma task force de 12 navios, 3000 homens, 200 aviões e 300 veículos. Operação “Deep Freeze I e II”, tendo construído várias bases.

Existem notícias de que, em 1958 (em ago/set.), os eua dispararam três mísseis com ogivas nucleares no atlântico sul (operação “Argus”), entre os paralelos 38° e 50° s, na longitude da RAS, o que tem sido negado oficialmente (e pode estar na origem do “buraco” de ozono).

A república federal alemã que, recorde, era até ao tratado 2+4, uma criação da comissão de controle dos aliados, em 1949, (que era uma “estrutura provisória sem constituição, apenas com uma lei – base) aderiu ao tratado da Antártida, em 5/2/1979, como membro consultivo. Possui atualmente, desde 1981, uma estação científica – a estação Neumayer – no antigo território da Nova Suábia.

O programa de “Desnascificação” posto em prática na Alemanha, após o termo oficial da ii gm, confiscou todas as publicações relativas aos eventos antárticos alemães durante o conflito. E silenciou o assunto.

Quem, na Alemanha, hoje em dia, falar sobre este tema arrisca-se a ser preso.

## BIBLIOGRAFIA

Bischoff, Valter - “Antártica”, trabalho de pesquisa apresentado ao Colégio Interamericano de Defesa; Washington, DC, Maio de 1996

Daenhardt, Rainer - “Dos Açores à Antártida”, Publicações Quipu, Lisboa, 1998;

Gaspar, Pedro J. Da Mata - “As reivindicações Territoriais na Antártida”, Mar de Letras, Editora, Eri-ceira, Out. de 2010;

Almeida, Valente de Políbio - “Ensaio de Geopolítica”, ISCSP, Lisboa, 1994.

## REVISTAS

Chacón, Manuel Trigo - “Presencia de La Armada Espanola en La Antártida – antecedentes Históricos. La Naturaleza Jurídica de La Antártida”, Revista General de Marina, Maio de 2011;

Sachetti, António E. - “Os Mares Antárticos”, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXIV, Abril/Junho, 1994, pág. 245-346

Ferreira, João J. Brandão - “Os Espaços Estratégicos de Interesse Nacional,” Revista Militar, nº 2510 e 2511, Março e Abril de 2011.

- “Capacidade e Vulnerabilidades no Âmbito da Estratégia Militar”, Revista Militar, Maio de 1995;

Sousa, José E, Borges de - “O Brasil na Antártida – o Programa Antártico Brasileiro “Proentar”, Revista de Marinha, Out/Nov 2009;

Centro de Comunicação Social da Marinha. - “Poder Naval” – A Marinha do “Brasil”, Action Editora, Rio de Janeiro, 2066.

## CONFERÊNCIAS

Afonso, Paulo Manuel J - “Antártida – Uma Estratégia para Portugal”, Escola Naval, 25 a 29 de Novembro de 2002.

## DOCUMENTOS OFICIAIS

Tratado da Antártida - Diário da República, 1ª Série Nº 217 de 9 de Novembro de 2009;

Protocolo Adicional ao Tratado da Antártida – Tratado de Madrid de 1991;

Memorando de Entendimento entre o Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior da República Portuguesa e o Ministério da ciência e Inovação do Reino de Espanha, para a participação conjunta em investigação polar, 22/11/2009;

Ministério dos Negócios Estrangeiros (1985). Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Biblioteca Diplomática, série C, 1985, Lisboa.



INTERNET

Operation “Argus” – [http://en.wikipedia.org/wiki/operation\\_argus](http://en.wikipedia.org/wiki/operation_argus)

[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

[www.wikipedia.org/wiki/miss%C3%A3](http://www.wikipedia.org/wiki/miss%C3%A3)

[www.emepc.gov.pt](http://www.emepc.gov.pt)

[www.un.org/depts/los/clcs\\_mw/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_mw/clcs_home.htm)

[http://contenidos-universia.es/html\\_trad/traducirseccioneespecial/paramsespecial/eg\(a](http://contenidos-universia.es/html_trad/traducirseccioneespecial/paramsespecial/eg(a)

[http://wikipedia.org/wiki/tratado\\_da\\_anf%C3%A1](http://wikipedia.org/wiki/tratado_da_anf%C3%A1)

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista\\_de\\_esta%C3%A7%C3%B5es\\_de\\_pesquisas\\_na\\_A...](http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista_de_esta%C3%A7%C3%B5es_de_pesquisas_na_A...) (22/06/19).

[https://en.wikipedia.org/wiki/New\\_Swabia](https://en.wikipedia.org/wiki/New_Swabia) (22/06/19).

[http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista/\\_de\\_esta%C3%A7%C3%B5es\\_de\\_pesquisas\\_naA...](http://pt.wikipedia.org/wiki/Lista/_de_esta%C3%A7%C3%B5es_de_pesquisas_naA...) (22/06/19).

<http://SKEPTOID.COM/EPISODES/4559> (22/06/19).

## AS FORMAS POLÍTICAS – DO ESTADO NACIONAL À UNIÃO DE ESTADOS PELA VIA DO SISTEMA DAS POLÍTICAS COMUNS

Comunicação apresentada pelo  
Dr. Joaquim Aguiar, em 9 de Julho

A memória pode ter efeitos inesperados e perversos na análise dos assuntos políticos e na formulação de estratégias políticas. Quem não tem memória, condena-se a repetir os erros que cometeu no passado, convencido que desta vez será diferente: não aprendeu nada porque esqueceu tudo. Quem só tem memória, condena-se a não ver o futuro, porque não compreende que a mudança das condições impossibilita que o futuro possa ser a repetição ou a renovação do passado: não aprendeu nada porque não esqueceu nada.

A política portuguesa apresenta muitos exemplos de repetições paradoxais, onde, mesmo depois de terem mudado as condições gerais envolventes e até as formas políticas institucionais, se repetem os mesmos desequilíbrios fundamentais, designadamente a propensão para as crises geradas por excesso de endividamento, induzidas pela difusão social de expectativas excessivas que não correspondem ao campo de possibilidades efectivas. Seja por excesso de memória ou por falta de memória, o que é relevante para interpretar os erros dos protagonistas políticos não deve ser separado da análise de características estruturais da sociedade e da economia em Portugal que contribuem para deixar sem correcção os erros dos protagonistas políticos e reproduzem o mesmo tipo de desequilíbrios fundamentais apesar da alteração das condições internas e externas. Os erros dos protagonistas políticos não são independentes destas características estruturais da sociedade e da economia e pode mesmo acontecer que sejam estas características que implicam ou promovem aqueles erros.

Era possível escrever, no fim da primeira década do regime de democracia pluralista em Portugal que “se a ilusão do poder foi um modo irónico de denunciar o discurso da política quando esta não controla os acontecimentos nem domina as condições do seu exercício, o pós-salazarismo seria a tradução prática dessa ilusão: os que julgavam combater o salazarismo e as suas consequências no tempo estariam, afinal, a prolongar uma crise de orientação política que se torna visível desde o desaparecimento de Oliveira Salazar como entidade política dominante.” Do mesmo modo, haverá ilusão do poder sempre que a alteração das condições não conduz a uma reformulação dos modelos e programas políticos, mas estes persistem na repetição sem integrarem aquela alteração das condições. Os conceitos e os objectivos ou as promessas são repetidos, mas em forma de caricatura, porque perderam a originalidade que tiveram no quadro das condições em que foram inicialmente formulados.

Esta forma de ilusão do poder é visível na utilização dos conceitos de Estado ou de soberania nacional que é feita pelas novas correntes do nacional-populismo na Europa e pelos que

se opõem ao desenvolvimento da integração europeia, que aplicam estes conceitos sem ter em conta que eles são o produto de uma longa evolução, de sucessivas adaptações às alterações das suas condições iniciais, que originaram várias mutações, sem as quais não poderiam continuar a ter relevância e eficácia instrumental. Para evitar o erro da ilusão do poder, do exercício do poder sem ter em conta as condições do campo de acção em que essas decisões se aplicam, será necessário respeitar as indicações da memória para identificar as mutações que as alterações das condições iniciais exigiram e partir da última mutação para identificar o que as novas condições implicam para a sua evolução futura.

Neste processo de contínua actualização dos conceitos em função da mudança das suas condições, será útil recordar Luís de Camões. O que mais espanta na mudança é que muda o modo da mudança, não se trata apenas de reconhecer que há mudanças, é preciso analisar a evidência de que muda o modo como a mudança acontece.

### ***O efeito da memória***

- Quem não tem memória, condena-se a repetir os erros que cometeu no passado: não aprendeu nada porque esqueceu tudo
- Quem só tem memória, condena-se a não ver o futuro porque não compreende a mudança das condições: não aprendeu nada porque não esqueceu nada
- Luís de Camões

*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.*

*E, agora este mudar-se cada dia,  
Outra mudança faz de mor espanto:  
Que não se muda já como soia.*

## **1. AS MUTAÇÕES DA FORMA POLÍTICA ESTADO**

As formas políticas correspondem aos modos como se organizam as relações políticas em estruturas formais (códigos de comportamento, regulamentos, sistemas de direitos e de obrigações, leis e constituições) e em quadros institucionais (sistema de órgãos de poder e seus equilíbrios e hierarquias). As formas políticas têm uma origem (modo de resposta a um problema estratégico para o qual as anteriores formas políticas já não conseguem encontrar resposta eficaz), têm uma evolução (com a exploração das oportunidades abertas por essa forma política) e uma crise (quando essa forma política deixa de poder responder com eficácia aos novos problemas estratégicos).

O Estado nacional é a forma política do Estado territorializado com a sua dimensão delimitada por fronteiras, e o Estado-nação é um Estado territorializado que é dotado de uma

função de mobilização da sua população baseada num sentido, real ou imaginário, de identidade nacional, a que ficam associadas as funções de segurança e defesa e as funções de protecção e de solidariedade social.

O Estado soberano, configurado nos séculos XV e XVI, é a forma política da centralização do poder através dos dois corpos do rei (o corpo mortal e o corpo institucional, que persiste para além da morte física do rei), com autonomização do poder real em relação às redes do poder religioso e pela via do poder dinástico que precisa de estruturar a nação como condição de legitimidade própria.

O Estado liberal é um produto do século XVIII e da evolução da cultura da racionalidade, que configura a sociedade como uma construção da própria sociedade, o que significa que produz a sua própria estrutura de ordem: formaliza o direito e a constituição, estabelece a garantia dos direitos jurídicos objectivos e a garantia dos direitos individuais, tornando o Estado liberal um Estado de Direito, com os códigos dos direitos civis a substituir os códigos do direito canónico.

O Estado nacional é a configuração que emerge dos acontecimentos do fim do século XVII e início do século XIX, a independência dos Estados Unidos e a Revolução Francesa. A comunidade popular nacional, com uma origem e memórias comuns que estruturam a identidade nacional, trazem a legitimidade popular para o primeiro plano do poder político, tornando inevitável que o poder seja representativo da sociedade, abrindo o caminho para a mobilização patriótica e para o imperativo nacionalista do serviço militar obrigatório como dever da nacionalidade e como condição de exercício dos direitos cívicos.

O Estado nacional europeu não ficou limitado aos seus espaços delimitados por fronteiras, projectou-se no exterior através da expansão, pelas guerras de anexação de outros territórios e pela colonização – a configuração estatal foi mesmo uma relevante exportação política da cultura europeia. A segunda metade do século XX, com o fim dos impérios europeus imposto pelas circunstâncias da resolução da Segunda Guerra Mundial (uma guerra disputada para construir dois novos impérios, o germânico e o nipónico, foi resolvida com a estruturação do império americano e do império soviético, com a consequência inevitável de desaparecerem os impérios europeus com o processo da descolonização), colocou aos poderes europeus um problema estratégico novo, um problema de escala. Sem as redes coloniais, os Estados europeus perdiam as suas condições de autonomia e passavam a estar dependentes de alianças preferenciais com um dos novos impérios mundiais, o americano ou o soviético. A sua soberania passava a ser uma mera convenção sem conteúdo se não tivesse o apoio de poderes superiores (uma contradição dentro do conceito de soberania) e os seus mercados nacionais, sem os prolongamentos coloniais, deixavam de ter dimensão suficiente para sustentarem estratégias de crescimento. A forma política Estado nacional já não podia integrar o novo problema estratégico da segurança militar e do crescimento económico, o que também significava que não poderia manter a legitimidade popular quando já não podia satisfazer as necessidades das suas populações.

A nova mutação da forma política Estado ocorre na segunda metade do século XX e na primeira metade do século XXI e implicará a passagem do sistema europeu de Estados nacionais para uma nova configuração de integração dos espaços nacionais em condições de poderem actuar na escala global, que era a escala de referência dos dois novos impérios que ocuparam os espaços dos impérios europeus, o império americano e o império soviético.

É neste ponto de mudança que o efeito da memória aparece como um obstáculo à interpretação das novas condições estratégicas. A integração dos Estados europeus é um produto da mundialização dos mercados – e esta nova condição existe mesmo que não haja vontade dos povos europeus para aceitarem as consequências desta nova condição. Mas esta integração dos Estados europeus não será feita pela anexação de espaços, pelo alargamento das fronteiras nacionais, mas sim pela dinâmica dos fluxos, das novas liberdades de circulação (de capitais, de produtos, de serviços e de populações) que estruturam a globalização por modos muito distintos do que foram os modos de configuração dos espaços em que se construíram os Estados nacionais.

### *As formas políticas do Estado ao longo do tempo*

PERÍODOS	CONFIGURAÇÕES	CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS
XV-XVI	ESTADO SOBERANO	<ul style="list-style-type: none"> <li>* LIBERTIZAÇÃO DA TUTELA DA IGREJA</li> <li>* CENTRALIZAÇÃO DO PODER</li> <li>* A DINASTIA CONFIGURADORA DA NAÇÃO</li> </ul>
XVIII	ESTADO LIBERAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>* FORMALIZAÇÃO DO DIREITO E DA CONSTITUÇÃO</li> <li>* GARANTIA DOS DIREITOS JURÍDICOS OBJECTIVOS</li> <li>* GARANTIA DOS DIREITOS INDIVIDUAIS</li> </ul>
XIX	ESTADO NACIONAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>* COMUNIDADE POPULAR NATURAL</li> <li>* ORIGEM E MEMÓRIAS COMUNS</li> <li>* SISTEMA POLÍTICO REPRESENTATIVO</li> <li>* MOBILIZAÇÃO PATRIÓTICA</li> <li>* SERVIÇO MILITAR OBRIGATÓRIO</li> </ul>
XX-XXI	A NOVA MUTAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> <li>* DO SISTEMA EUROPEU DE ESTADOS PARA A INTEGRAÇÃO DOS ESPAÇOS NACIONAIS NA ESCALA GLOBAL</li> <li>* INTEGRAÇÃO E MUNDIALIZAÇÃO DOS MERCADOS</li> <li>* A DINÂMICA DOS FLUXOS ESTRUTURANTE DA GLOBALIZAÇÃO</li> </ul>

Reconhecer e aceitar estas mudanças de condições estratégicas e da forma política Estado nacional obriga a fazer uma reformulação crítica da memória. Não se trata de renegar o passado, mas é necessário renunciar à repetição do passado – porque, com as actuais condições estratégicas, o passado nunca teria existido tal como está na memória. O passado existiu, mas essa memória já não projecta o futuro. Perder a memória não é solução, pois levaria a repetir a reconstituição da forma política que já perdeu validade porque se alteraram as condições em que ela foi criada. Mas fazer da memória o projecto político do nacional-populismo, oferecendo às populações a ilusão da segurança e do crescimento económico que a forma política do Estado nacional já não pode sustentar, é o modo de não poder aprender nada porque não se quer esquecer nada.

## 2. A EVOLUÇÃO DO FACTOR DE HEGEMONIA, SOCIEDADE FECHADA E SOCIEDADE ABERTA, AS NOVAS CLIVAGENS POLÍTICAS

Não é só a forma política Estado nacional que evoluiu até ao limite da sua viabilidade e está num novo ponto de mutação, também o factor de hegemonia, que é a condição de formação e conservação do poder, teve mutações ao longo do tempo e está agora num novo processo de mudança.

### *A evolução do factor de hegemonia*

FACTOR DE HEGEMONIA	TIPO DE PODER
TERRITÓRIO, POPULAÇÃO E RECURSOS	<i>Militar</i>
CIRCULAÇÃO	<i>Ordem mundial que assegure a livre circulação de produtos</i>
MOBILIDADE	<i>Fragmentação em espaços regionais em torno de centros competitivos</i>

O tradicional factor de hegemonia resulta da combinação de território, população e recursos, formando a riqueza da nação, e o tipo de poder que está associado a este factor de hegemonia é o poder militar, tanto na aceção de conquista de mais território, população e recursos, como na aceção da defesa do que se acumulou. É uma hegemonia de delimitada pelas fronteiras do que pode ser adquirido e do que pode ser defendido.

A expansão europeia veio amplificar um outro factor tradicional de hegemonia com a mudança de escala das redes comerciais, que deixaram de estar limitadas a territórios próximos e se alargaram até atingirem a dimensão global. O factor de hegemonia circulação exigia a garantia da segurança das rotas mundiais, o que configurou estruturas de ordem mundial que satisfizessem a condição de livre circulação dos produtos.

O desenvolvimento dos meios de comunicação e a amplificação das redes de circulação da informação permitiram a evolução do factor de hegemonia circulação para o nível superior do factor de hegemonia mobilidade: o que antes era a liberdade de circulação de produtos em relações comerciais passou a ser a circulação de todos os factores de produção (capitais, produtos, serviços e pessoas) em relações estratégicas, provocando a fragmentação dos espaços, das regiões geográficas e dos Estados nacionais, em novos espaços regionais, supra e infra nacionais, que se estruturam em torno de centros competitivos, com lógicas de organização que são específicas para as suas condições de sustentabilidade. O critério central de defesa desses centros competitivos é manterem a sua vantagem competitiva, que lhes assegura continuarem a ser atractivos para os recursos de que necessitam e conservarem as suas redes de ligação, ou conectividade, com os outros centros competitivos.

Se o primeiro factor de hegemonia contribuía para a consolidação dos espaços nacionais na defesa dos atributos que constituíam a riqueza nacional, o último factor de hegemonia fragmenta os espaços nacionais e divide as sociedades. De um lado, ficam as regiões e os grupos sociais que têm capacidade competitiva e podem integrar as redes dos centros competitivos que são centros de modernização. De outro lado, ficam as regiões e os grupos sociais que são excluídos desses centros de inovação e têm de procurar nas actividades económicas de mercado nacional e nas instituições e políticas sociais nacionais as protecções e as políticas distributivas que lhes permitem subsistir marginalizados das correntes de modernização.

Esta evolução do factor de hegemonia tem duas consequências relevantes, a primeira na contraposição da sociedade fechada e da sociedade aberta (de que resultam visões estratégicas do futuro muito diferenciadas e conflituais), a segunda na formação de novas clivagens e polarizações políticas que determinam o modo como as sociedades se relacionam com a política.

### ***Da sociedade fechada para a sociedade aberta***

<p><b>SOCIEDADE FECHADA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ENQUADRADA – fronteiras</li> <li>• DE ESPAÇOS – territórios e populações nacionais</li> <li>• ARTIFICIALIZADA – poder do Estado nacional</li> <li>• DE SEGURANÇA – contrato social</li> </ul>
<p><b>SOCIEDADE ABERTA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CONSTRUÍDA – geometria variável</li> <li>• DE FLUXOS – mercados e redes</li> <li>• COMPETITIVA – poder do mais eficiente</li> <li>• DE RISCO – a natureza humana sem paraíso</li> </ul>

A sociedade fechada era um sociedade enquadada, no sentido em que era delimitada por fronteiras e estruturada pela identidade nacional, era uma sociedade estruturada pelo espaço que definia o seu território e a sua população, era uma sociedade artificializada porque o exercício da soberania nacional (um poder que não reconhece nenhum outro poder político que seja superior) oferecia ao Estado nacional o poder de estabelecer as normas e as condições da organização da economia e da sociedade, com a sua moeda própria e com a sua fronteira económica estabelecida pela taxa de câmbio e pela balança de pagamentos, e era uma sociedade de segurança social, porque o contrato social assegurava uma função de integração através de políticas sociais distributivas. A sociedade fechada era limitada nos seus horizontes, mas era protectora no seu interior.

A sociedade aberta é uma sociedade construída, de geometria variável, porque a sua estruturação depende da capacidade de atracção de centros de modernização e de competição, estabelecendo redes de conexão com outros centros de modernização e de competição, com que estes têm mais afinidades e relações de identidade do que com o resto da sociedade local, com quem podem estabelecer relações de complementaridade ou de serviço, mas que não são

relações de cooperação ou de solidariedade. A sociedade aberta é uma sociedade de fluxos, porque é constituída por mercados e redes de conexão, que se tornam mais relevantes do que as relações de proximidade e de solidariedade. É, por natureza, uma sociedade competitiva centrada na valorização do poder do mais eficiente, porque é este quem permite satisfazer os critérios de atractividade e de conectividade que são os vectores estratégicos da modernização e do crescimento económico. É, em suma, uma sociedade de risco, que também se pode designar como uma sociedade da natureza humana expulsa do paraíso porque o contrato social passou a ser variável em função do que forem os resultados obtidos nas relações competitivas.

O processo de passagem da sociedade fechada para a sociedade aberta, que ainda está em desenvolvimento e que mantém a sobreposição conflitual das características das duas configurações, tem implicações inevitáveis no modo como se estabelece e resolve a conflitualidade política, na medida em que os diversos grupos sociais escolhem uma ou outra destas configurações de horizontes do futuro quando fazem as suas escolhas políticas ou quando manifestam as suas preferências, mas a articulação destes dois horizontes do futuro é naturalmente instável e muito sensível às variações dos resultados conjunturais.

<b>PROBLEMÁTICA POLÍTICA</b>	<b>CLIVAGENS EMERGENTES</b>	<b>TIPO DE CRISE POLÍTICA</b>
GLOBALIZAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Produtores/consumidores</i></li> <li>- <i>Proteccionistas/competitivos</i></li> <li>- <i>Nacionalistas/integracionistas</i></li> <li>- <i>Sedentários/nómadas</i></li> </ul>	CRISE DO ESTADO NACIONAL
MODELO SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Segurança/risco</i></li> <li>- <i>Pensionistas/contribuintes</i></li> <li>- <i>Idosos/jovens</i></li> <li>- <i>Direitos adquiridos/sustentabilidade financeira</i></li> </ul>	CRISE DO ESTADO PROVIDÊNCIA
MODELO ORÇAMENTAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Endividamento/fiscalidade</i></li> <li>- <i>Equilíbrios sociais/pactos multilaterais</i></li> </ul>	CRISE FISCAL
MODELO DE DESENVOLVIMENTO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Ordem/movimento</i></li> <li>- <i>Segurança/ inovação</i></li> <li>- <i>Estatuto/flexibilidade</i></li> <li>- <i>Dirigismo estatal/ competição privada</i></li> </ul>	CRISE DO MODELO DE ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA

A questão estratégica da globalização nasce da crise do Estado nacional pelo confronto entre a escala do global e a escala do nacional, mas gera diversas oposições políticas entre produtores (que têm de ser competitivos) e consumidores (que querem os melhores produtos aos melhores preços, sendo indiferentes às suas origens geográficas), entre proteccionistas (que precisam de barreiras alfandegárias que protejam os produtores nacionais) e competitivos (que preferem a liberdade dos mercados sem tarifas alfandegárias que distorcem a concorrência), entre nacionalistas (que reivindicam a soberania nacional e a defesa da identidade nacional) e integracionistas (que preferem as liberdades de circulação de capitais, produtos, serviços e pessoas, mesmo que isso implique a abertura de crises migratórias ou dificuldades para o controlo do



movimento de capitais). Em termos genéricos, é o confronto entre sedentários e nómadas, uns com horizontes fechados que limitam o potencial de crescimento, outros com a oportunidade de crescimento rápido de rendimentos e de carreiras profissionais, mas com a contrapartida de aumento do risco e de perda dos dispositivos de protecção social.

A questão do modelo social está associada à crise do Estado-Providência porque se alteraram os equilíbrios demográficos entre gerações e porque a redução do crescimento potencial (em parte também por perda de vitalidade demográfica) põe em causa o financiamento dos dispositivos de segurança social e das políticas públicas que garantem a protecção contra os riscos. Os interesses dos pensionistas conflituam com os interesses dos contribuintes, as preferências dos idosos não são idênticas às preferências dos jovens, os que invocam os seus direitos adquiridos encontram a oposição dos que são sensíveis à sustentabilidade financeira deste prolongamento no tempo de contratos sociais do passado, celebrados em condições muito diferentes das do presente.

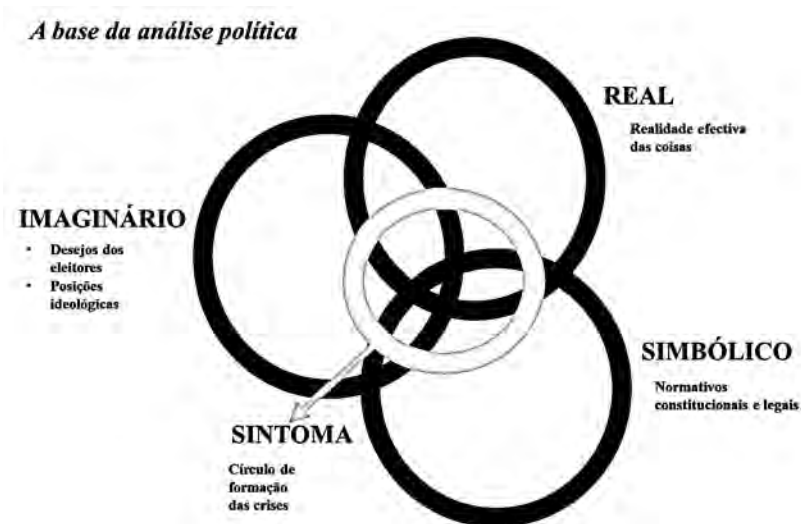
A questão do modelo orçamental é gerada pela crise fiscal do Estado, pressionado pelo excesso de despesa com as políticas públicas que não é compensada com as receitas que o crescimento económico devia oferecer ou que uma melhor administração do sistema fiscal devia permitir. A clivagem política estabelece-se entre os que preferem o recurso ao endividamento para compensar a diferença entre despesas e receitas (transferindo para as gerações futuras a responsabilidade pela reposição do equilíbrio) e os que preferem o reforço da fiscalidade (para que seja as gerações presentes a garantir o financiamento das políticas sociais de que beneficiam). De um lado, ficam os que defendem a preservação dos equilíbrios sociais existentes (entendidos como dispositivos rígidos que resultam de expectativas formadas no passado), do outro lado ficam os que defendem a diversidade de acordos que respondam a situações distintas em relação à dependência das políticas públicas que impliquem despesa orçamental (ganhando flexibilidade e eficácia pela via da multilateralidade dos acordos).

Em última análise, a questão onde convergem todas as outras é a que resulta da crise de orientação estratégica que naturalmente se encontra nos períodos de mudança e que obrigam a reconsiderar o que é o modelo de desenvolvimento. Os grupos sociais (e os eleitores) que preferem a ordem, a segurança, a estabilidade do estatuto adquirido, tendem a esperar que a orientação estratégica lhes seja indicada pelo dirigismo estatal. Do outro lado, estão os que preferem o movimento, a inovação, a flexibilidade e consideram que a resposta mais eficaz será encontrada pela competição entre entidades privadas.

Uma sociedade é composta por todas estas posições e por todas estas preferências, não se pode esperar (ou desejar) que um lado da clivagem faça desaparecer o outro. A democracia pluralista não se resume a uma aritmética da maioria, é a coexistência das diferenças e é em função dos resultados obtidos que se afastam os que falham e se mantêm no poder os que têm sucesso – sempre reconhecendo que a alteração das condições, se não for devidamente interpretada e integrada em novas políticas, pode alterar a avaliação do sucesso e recomendar a substituição dos que exercem o poder.

### 3. ANÁLISE POLÍTICA DA MUDANÇA – QUE JÁ NÃO MUDA COMO MUDAVA

Embora a conservação do poder possa parecer o objectivo principal da acção política, a verdade é que só conserva o poder quem souber interpretar a mudança, mesmo que seja a mudança que a decisão política deliberadamente provoca. Por isso, o objectivo central da análise política é a interpretação da mudança e os modelos de análise são os mapas que se utilizam para navegar nos mares do futuro – que, pela própria natureza do futuro, são mares que nunca foram navegados e que não podem ter mapas já desenhados, só podem ter exercício de projecção que respeitem as técnicas da cartografia. E o que se sabe de exercícios idênticos feitos no passado é que depois de alterações relevantes nas condições iniciais, a mudança já não muda como mudava: encontrar o modo da mudança é o desafio principal da análise política quando se orienta para o futuro.



A base da análise política pode ser apresentada como a articulação de três círculos, o imaginário (onde se expressam os desejos dos eleitores, depois traduzidos em escolhas eleitorais, e as posições ideológicas que os agentes políticos evidenciam nas suas leituras das possibilidades e nos programas eleitorais em que apresentam as suas propostas de políticas), o simbólico (onde estão os normativos constitucionais e legais que balizam e condicionam as realizações do imaginário) e o real (a realidade efectiva das coisas, que determina o que resulta da articulação do imaginário com o simbólico no plano da realidade em que desejos, ideias e propostas terão de se concretizar, com sucesso ou com fracasso). Essa articulação dos três círculos gera um quarto círculo, o sintoma ou a avaliação analítica, que interpreta o que foi o resultado da conjugação do imaginário com o simbólico e o real.

#### 4. A FORÇA DO REAL – COEXISTÊNCIA INSTÁVEL DOS ESPAÇOS E DOS FLUXOS

A realidade efectiva das coisas mostra que o processo de mudança nas sociedades contemporâneas se desenvolve com a articulação instável de três formas políticas, o Estado nacional, os blocos regionais e os espaços globais. A estas formas políticas, cada uma com os respectivos campos de possibilidade que dependem das suas diferentes escalas, correspondem três modelos de desenvolvimento diferenciados, o que também significa que evoluem em ritmos diferentes e com dotação de, e acesso, a recursos muito diferentes. Para os agentes que operam em cada uma destas formas políticas, os graus de complexidade, de incerteza e de limitação de recursos, também são naturalmente diferentes, o que origina modos de racionalização que têm poucos pontos de contacto entre si, apesar de todos coexistirem no mesmo intervalo temporal.

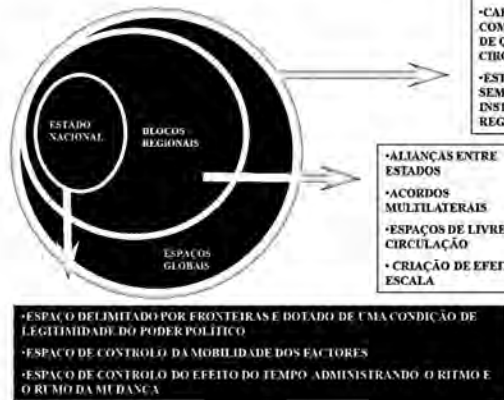
##### Três campos de possibilidade, três modelos de desenvolvimento

A coexistência destes três campos de possibilidade corresponde à sobreposição de três modelos de desenvolvimento, cada um dos quais com referências temporais e condições estratégicas distintas.

O modelo de desenvolvimento do Estado nacional continua na memória das sociedades e dos protagonistas políticos, mas perde as suas possibilidades de concretização quando desaparecerem as redes imperiais.

O modelo de desenvolvimento dos blocos regionais ainda está em formação porque a articulação de diferentes modelos de desenvolvimento nacionais produz assimetrias e dificuldades de regulação conjuntas que ainda não encontraram resolução satisfatória.

É o modelo de desenvolvimento dos espaços globais que, por insuficiência dos outros dois, se está a impor como o configurador central do modelo de desenvolvimento e das estratégias de crescimento.



- MOBILIDADE DOS FACTORES E DOS CENTROS DE DECISÃO
- CAPACIDADE COMPETITIVA, CONQUISTA DE QUOTAS DE MERCADO E CIRCULAÇÃO DE CAPITAIS
- ESTRUTURAS DE PODER SEM QUADROS INSTITUCIONAIS REGULADORES

- ALIANÇAS ENTRE ESTADOS
- ACORDOS MULTILATERAIS
- ESPAÇOS DE LIVRE CIRCULAÇÃO
- CRIAÇÃO DE EFEITO DE ESCALA

- ESPAÇO DELIMITADO POR FRONTEIRAS E DOTADO DE UMA CONDIÇÃO DE LEGITIMIDADE DO PODER POLÍTICO
- ESPAÇO DE CONTROLO DA MOBILIDADE DOS FACTORES
- ESPAÇO DE CONTROLO DO EFEITO DO TEMPO ADMINISTRANDO O RITMO E O RITMO DA MUDANÇA

O Estado nacional é um espaço delimitado por fronteiras e dotado de uma condição de legitimidade do poder político. As fronteiras permitem que o poder político controle, por via administrativa, a mobilidade dos factores, com tarifas aduaneiras, com restrições e autorizações prévias para os movimentos de capitais e com políticas migratórias tanto para a saída como para a entrada de pessoas. A legitimidade do poder político, por sua vez, permite que este seja um espaço onde se controla o efeito do tempo e o ritmo das mudanças, na medida tem autoridade e meios para filtrar ou censurar as influências do exterior, ainda que isso possa conduzir a um aumento das tensões internas até ao ponto extrema das rupturas revolucionárias.

Os blocos regionais são alianças entre Estados nacionais sustentadas em acordos multilaterais que regulamentam as condições de liberdade de circulação no interior do bloco, criando um efeito de escala que nenhum dos Estados tem condições para atingir isoladamente e, sobretudo, criando as plataformas operacionais e institucionais que podem estabelecer e desenvolver programas de políticas comuns que reforcem a solidariedade entre os membros do bloco e que

promovem a convergência dos seus indicadores fundamentais. São uniões de Estados, estruturas e instituições supranacionais, mais potentes do qual dos seus membros poderia aspirar a ser.

Os espaços globais são uma forma política de natureza diferente, seja em comparação com os Estados nacionais, seja em comparação com os blocos regionais, porque são constituídos pelos fluxos que configuram a mobilidade dos factores e dos centros de decisão, que usam os espaços, nacionais e regionais, para concretizarem as suas decisões e para localizarem as suas actividades, mas que não estão fixados em nenhum espaço específico, podem deslocalizar-se sempre que considerarem que essa movimentação é conveniente para a realização dos seus objectivos. Os seus critérios de decisão estratégica e as suas escolhas de localização centram-se na capacidade competitiva, na conquista de quotas de mercado e na possibilidade de circulação de capitais – e é na circulação de capitais que está o seu mais importante factor de expansão e de conquista, sem terem de assumir os custos da administração política e de financiamento das políticas públicas e dos dispositivos de políticas sociais dos espaços para onde se expandem. São estruturas de poder que não têm de obedecer a quadros institucionais reguladores (e os que existem a nível nacional ou regional podem ser contornados ou ultrapassados) porque não há uma autoridade global legitimada que os possa estabelecer e administrar com força punitiva ou simplesmente dissuasora.

Estas três formas políticas produzem três modelos de desenvolvimento diferentes. O modelo de desenvolvimento do Estado nacional continua na memória das sociedades e dos protagonistas políticos, mas perdeu as suas possibilidades de concretização quando desapareceram as redes coloniais que lhes davam escala estratégica. O modelo de desenvolvimento dos blocos regionais ainda está em processo de formação, porque a articulação de diferentes modelos de desenvolvimento nacionais integrados nessa região, com graus de modernização diferenciados, produz assimetrias nos efeitos de políticas comuns e revela dificuldades de regulação conjunta, que ainda não encontraram resolução satisfatória.

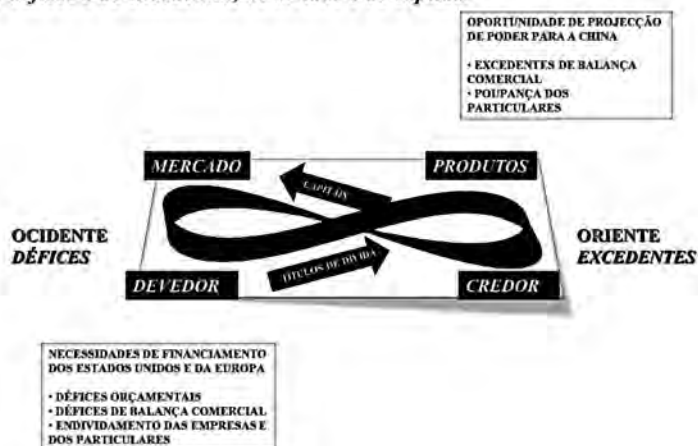
É o modelo de desenvolvimento dos espaços globais que, por insuficiência dos outros dois modelos (o nacional e o regional) se está a impor como o configurador dominante do modelo de desenvolvimento e das estratégias de crescimento – ainda que isso seja muito mais o resultado experimental dos ajustamentos espontâneos dos agentes que operam na escala global do que de um programa racionalizado que oriente essas decisões. É a força do real que conduz o processo de mudança.

Um exemplo deste efeito do real na configuração das possibilidades do futuro encontra-se nos fluxos de défices e de excedentes comerciais que alimentam os fluxos de dívidas e de capitais e que, de modo incontrolável pelas instituições políticas existentes, vão estabelecendo o que é possível sem que haja um autor ou uma autoridade a presidir a essa construção do futuro. O que acontece, acontece porque não pode deixar de acontecer – e é isso a força do real, a que nem o imaginário (do voluntarismo político) nem o simbólico (da legislação regulamentadora) se podem opor com sucesso.

As necessidades de financiamento dos Estados Unidos e da Europa (com défices orçamentais, défices de balança comercial e endividamento das empresas e dos particulares) fazem do

Ocidente uma região de défices. Inversamente, os excedentes de balança comercial e a poupança dos particulares fazem do Oriente uma região de excedentes, criando a oportunidade de projecção de poder para a China. É no Ocidente que continuam a estar os mercados mais relevantes, mas é no Oriente que se localizam agora as capacidades produtivas mais competitivas, o que estabelece uma configuração de movimento perpétuo onde o Ocidente devedor emite títulos de dívida que o Oriente credor compra com a entrega de capitais. O produtor financia o comprador e assim sustenta a comercialização do que produz, mas vai acumulando os títulos de dívida que correspondem a direitos de propriedade sobre activos que estão nos mercados ocidentais – e é isso que permite a projecção de poder da China (o principal credor dos Estados Unidos e o investidor externo mais relevante na Europa), depois de ter permitido a penetração dos mercados ocidentais com os produtos das cadeias de produção que estão localizadas no Oriente.

### *Fluxos de défices e de excedentes, de dívidas e de capitais*



A mesma configuração de movimento perpétuo de produtos e de mercados, de défices e de excedentes, de títulos de dívida e de capitais, de devedores e credores existe na União Europeia da moeda única. A estrutura do movimento é a mesma, mas os seus conteúdos são diferentes.

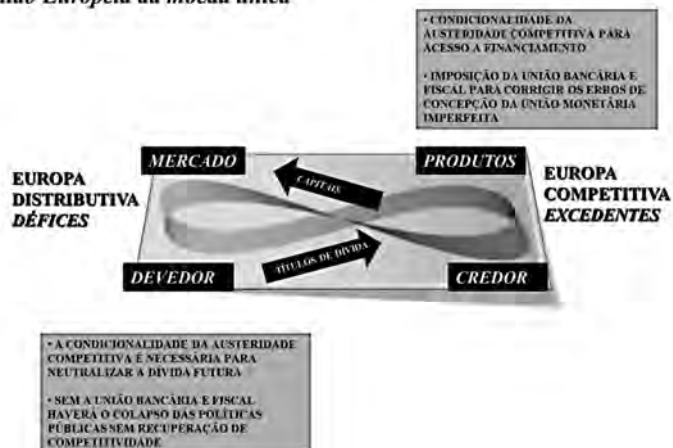
A Europa distributiva acumula défices e a Europa competitiva acumula excedentes, o que implica que quem tem défices tem de procurar financiá-los e que quem tem excedentes tem de os aplicar, há procura e oferta para alimentar o movimento perpétuo. Mas também há risco, porque o devedor pode entrar em incumprimento e o credor pode ficar sem o capital que emprestou e sem os mercados onde coloca os seus produtos, o que significa que verá reduzidos os excedentes que apropria com a sua superior competitividade. Controlar este risco recomenda que se formulem políticas comuns que corrijam os défices dos devedores e que mantenham a procura dos produtos dos credores.

Do lado dos credores, a imposição da condicionalidade das políticas de austeridade competitiva (restabelecimento dos equilíbrios nos indicadores fundamentais das economias) para

que os devedores possam continuar a ter acesso a financiamento é uma precaução para reduzir o risco destas operações de financiamento, mas não é suficiente para corrigir os erros de concepção de uma união monetária imperfeita, onde a proibição de transferências no espaço dessa união monetária não promove as políticas de convergência dos níveis de desenvolvimento e de produtividade que são necessárias para corrigir a divisão entre regiões devedoras e regiões credoras. Para que o movimento perpétuo não seja interrompido, será necessário que a união monetária seja complementada com uma união bancária e uma união fiscal, o que conduzirá, na prática ainda que possa não ser formalizada, a uma união orçamental.

Do lado dos devedores, aceitar a condicionalidade da austeridade competitiva é o melhor modo de neutralizar a dívida futura, pois se não fossem adoptadas reformas deste tipo a acumulação de défices seria insustentável. Mas também é pela realização de um programa deste tipo que poderão aspirar a conseguir a convergência com as economias europeias mais competitivas e assim diminuir, gradualmente, a dependência da colocação da dívida pública nos mercados financeiros. Por outro lado, também é do interesse dos devedores que haja uma união bancária e uma união fiscal, porque sem elas não será possível financiar os sistemas de políticas públicas dos países devedores, sobretudo se não houver recuperação da competitividade que sustente a convergência das economias.

### *Fluxos na União Europeia da moeda única*



Nos dois casos, tanto a nível global como a nível europeu, os movimentos perpétuos de dívidas e de capitais permitem adiar durante algum tempo a correcção das políticas e a reforma das economias e das sociedades, contribuindo assim para que se generalize uma habituação aos desequilíbrios e aos endividamentos como se eles fossem agora a nova normalidade e tivesse deixado de ser necessário respeitar os equilíbrios fundamentais nas economias, entre receitas e despesas, e nas sociedades, entre distribuição e produção. Mais cedo ou mais tarde, porém, a acumulação de desequilíbrios que não são corrigidos acabará por fazer aparecer a força do real na

forma de crises que precipitam a necessidade de reformas e que vão tornar necessário o recurso a medidas excepcionais que só podem ser coordenadas e postas em execução por entidades e instituições que operem numa escala supranacional e que actuem tanto em relação aos credores como em relação aos devedores.

É para responder a esta necessidade que aparece o recurso a políticas comuns que programem o que devem ser as políticas adoptadas em cada Estado para que se obtenham, com mais rapidez e com mais eficácia, os resultados que cada Estado isolado, mesmo conhecendo o que tem de ser feito, não conseguiria obter. A política comum tem os benefícios da coordenação conjunta e permite acomodar os desvios que a satisfação dos interesses de alguns Estados venham a provocar. É essa coordenação que permite atingir, com mais rapidez e eficácia, o objectivo comum mesmo quando não for possível evitar desvios temporários e locais à trajectória programada.

É na política monetária, e na gestão dos fluxos que se estabelecem entre devedores e credores, que a importância da coordenação dos instrumentos e das políticas se evidencia com mais nitidez quando se trata da resolução do trilema da política monetária.

Na articulação entre a decisão nacional sobre o tipo de políticas a adoptar e a legitimação democrática dos órgãos do poder, as preferências democráticas estabelecem o intervalo de legitimidade das decisões políticas nacionais – neste sentido, a decisão política é nacionalista. Mas na articulação entre a vontade democrática e as condições da globalização económica, as relações competitivas determinam o campo de possibilidades económicas que fazem parte da formação das preferências democráticas – neste sentido, a vontade democrática que resulta das preferências dos eleitores terá de integrar as condições da globalização económica. O modo de articular estas duas realidades coexistentes, a nacionalista e a globalista, consiste em assegurar que os programas dos partidos candidatos ao exercício do poder respeitem os constrangimentos da globalização económica e assim contribuam para a formação das preferências dos eleitores que esteja dentro do campo de possibilidades económicas efectivas – isto é, trata-se de assegurar que o imaginário dos eleitores e dos partidos candidatos ao exercício do poder seja congruente com a realidade efectiva das coisas das sociedades e economias abertas, competitivas e interdependentes na escala global.

A articulação entre os três vértices do trilema será sempre complexa porque tem de considerar que a evolução das circunstâncias não tem os mesmos efeitos, no tempo e nas consequências, em cada um deles. A estabilidade e a funcionalidade da política comum nos assuntos monetários de uma área de moeda comum dependem, assim, da existência de uma plataforma institucional onde esta articulação possa ser feita. Esse é o programa estratégico do Banco Central Europeu, responsável pela emissão e coordenação da moeda comum, mas também responsável pela supervisão e coordenação dos bancos centrais nacionais. Sendo banco emissor e pagador, o BCE tem um balanço onde pode acomodar, por tempo indefinido, títulos de dívida dos Estados-membros da união monetária e, por essa via, conduz uma acção de estabilização em contextos de emergência e de orientação estratégica em períodos de evolução normal. É um exemplo com sucesso do que pode uma política comum fazer pela consolidação de uma união de Estados.

### O trilema da moeda única e a soberania monetária do BCE



## 5. OS DESASTRES DO IMAGINÁRIO

Se a força do real vai impondo, por tentativa e erro, ou simplesmente por eliminação do que se verifica que não é possível, alguma forma de racionalidade na evolução política, o efeito do imaginário, das vontades dos eleitores e das promessas dos candidatos ao exercício do poder, tende mais a ser a formação permanente de desequilíbrios cumulativos, cuja resolução obriga a passar por processos de mudança, por vezes com custos de correção elevados, que poderiam ter sido evitados se fosse feita a antecipação do que iriam ser as consequências dessa acumulação de desequilíbrios.

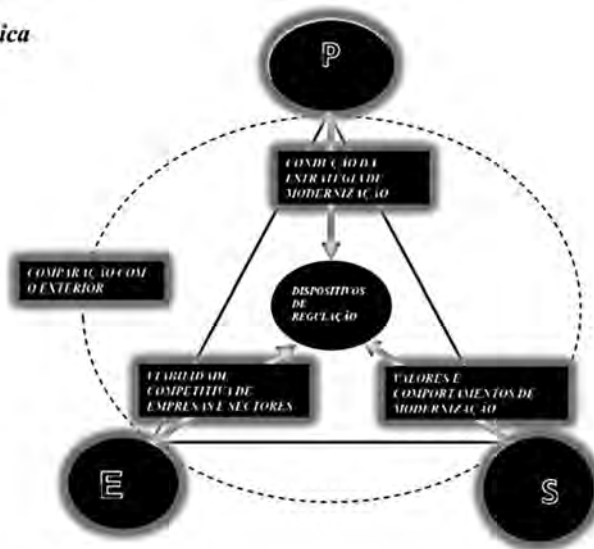
O modelo de análise política que permite fazer a antecipação das consequências dos desequilíbrios cumulativos é composto por três esferas – política, económica e social. Há uma forma canónica para a articulação destas três esferas que é a sua configuração de equilíbrio. Mas essas esferas podem ser sujeitas a várias deformações, que constituem configurações que operam longe do equilíbrio e que, se nada for feito para corrigir esse desvio em relação ao que é a forma canónica, não retomam espontaneamente a configuração de equilíbrio e, portanto, não serão sustentáveis no tempo, conduzindo a economia e a sociedade para contextos de crise que obriguem a recorrer a programas de correção com elevados custos sociais e económicos.

Na configuração de equilíbrio, a esfera económica tem como critério central a viabilidade competitiva das empresas e dos sectores, a esfera social promove os valores e comportamentos que permitem a modernização e a esfera política conduz a estratégia de modernização. Esta articulação precisa de dispositivos de regulação que têm como função principal impedir que as esferas se afastem deste padrão e se deformem, pois se isso acontecer o sistema não retoma espontaneamente o seu padrão de equilíbrio. É justamente para evitar a formação de desequilíbrios que a função dos dispositivos de regulação é complementada com o exercício regular de comparações com o exterior, para avaliar até que ponto a estratégia de modernização está a obter os resultados esperados.



Este padrão de equilíbrio existe tanto nas sociedades fechadas como nas sociedades abertas, mas a penalização pelos desequilíbrios é mais pesada nas sociedades abertas, na medida em que a maior liberdade de movimentação dos factores, que já não dependem de autorizações administrativas para se deslocalizarem, faz da sua atracção ou repulsão a medida de avaliação crítica sobre o que estiver a ser a qualidade do processo de modernização.

### *Forma canónica*



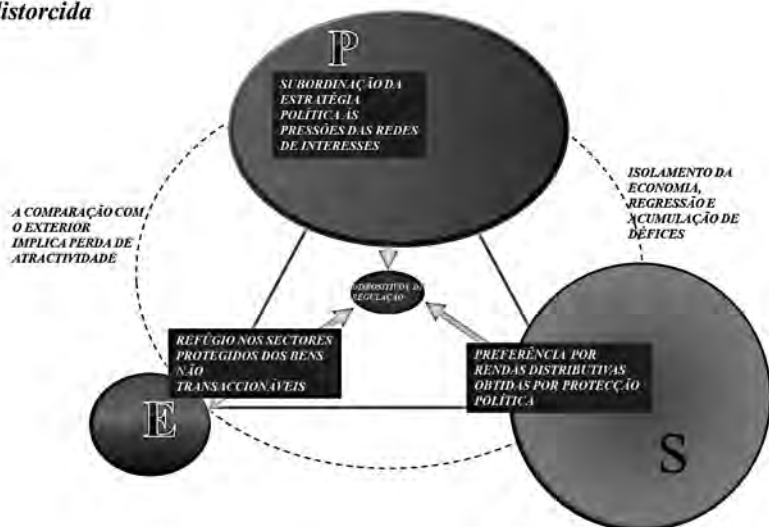
O processo de deformação das esferas e de alteração da harmonia da sua articulação é activado quando os diversos interesses em relação fazem uma leitura inadequada do que é o campo de possibilidades e desencadeiam a formação de desequilíbrios que se alimentam mutuamente e que têm como consequência a deformação das esferas e, conseqüentemente, a distorção das suas relações: quanto mais uma esfera se amplificar, maior será a sua força de atracção em relação às outras, condicionando os comportamentos e as expectativas de todos os agentes que operam dentro de cada esfera.

O erro de leitura do que é o campo de possibilidades é o factor crítico neste processo de distorção das esferas e das suas relações. Mas esse erro de leitura é, por sua vez, um efeito do modo como os diversos agentes interpretam o que são as suas necessidades. Ou seja, o erro de leitura também é estimulado ou provocado pelo modo como o sistema de esferas está a operar e pelos resultados que obtém. Quando os desequilíbrios se formam e quando os resultados obtidos não são os esperados ou os que respondem às necessidades dos diversos interesses, novos desequilíbrios aparecem como resposta reactiva aos que se formaram antes, e todos eles vão contribuir para amplificar o erro de leitura inicial, quando se imaginou um campo de possibilidades que realmente não existia.

Um dos factores que é necessário para que as três esferas se deformem é a atrofia ou a neutralização dos dispositivos de regulação, na medida em que a sua finalidade é evitar a formação

dos desequilíbrios e corrigi-los antes que provoquem a deformação das esferas – porque quando esta deformação acontece, é a dinâmica autonomizada das esferas que passa a comandar a evolução do sistema, tornando ineficaz o funcionamento dos dispositivos de regulação. Desactivados ou corrompidos os dispositivos de regulação (tribunais, órgãos de comunicação social, entidades de racionalização e de recolha e análise dos indicadores, entidades de supervisão), os erros de avaliação do campo de possibilidades terão de ser corrigidos pela realidade efectiva das coisas – e isso implica, em geral, que já não será possível evitar que essa realidade efectiva das coisas se manifeste na forma de crise.

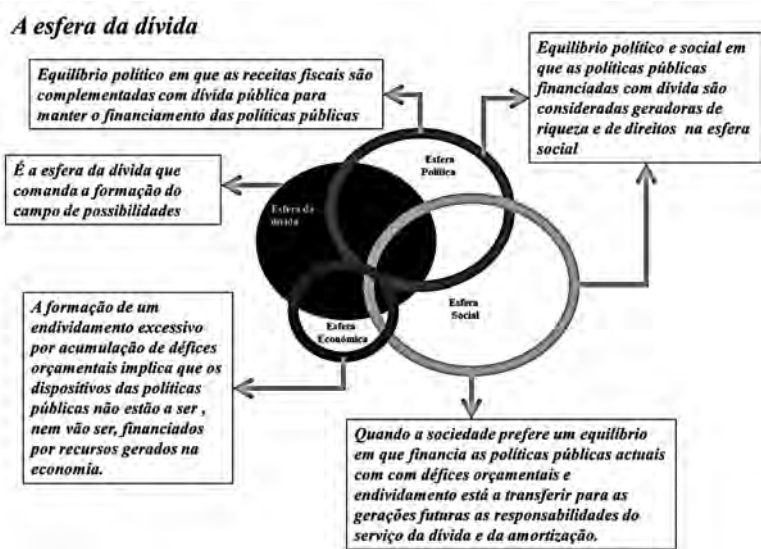
### **Forma distorcida**



Quando os agentes económicos se refugiam nos sectores protegidos dos bens não transaccionáveis, no mercado interno protegido por barreiras alfandegárias ou por dispositivos administrativos que dificultam a entrada no mercado interno, a esfera económica contrai-se porque perde o estímulo competitivo e a taxa de crescimento da economia diminui ou estagna. Quando os agentes sociais manifestam a sua preferência por rendas distributivas que são obtidas por protecção política, desvalorizam o critério da sustentabilidade e a óptica do longo prazo para concentrarem as suas expectativas no que a esfera política lhes pode oferecer ou garantir, provocando assim a amplificação da esfera social porque esta vai receber as transferências feitas ou promovidas pela esfera política quando esta financia as políticas públicas (com receitas fiscais ou, quando estas são insuficientes para as necessidades criadas, com recurso ao endividamento). Nestas condições, a esfera política, que deveria conduzir a estratégia de modernização, vai ser condicionada (pela esfera social expandida e pela esfera económica contraída) a subordinar a estratégia política às pressões das redes de interesses (distributivos na esfera social, protecionistas na esfera económica).

Mesmo que seja uma sociedade aberta e uma economia integrada num mercado comum, um sistema das três esferas que tenha evoluído até chegar a este padrão configura uma sociedade virada para dentro como se fosse uma sociedade fechada, com isolamento da economia, com regressão ou estagnação do crescimento e da modernização e com acumulação de défices que fazem crescer a dívida pública. Quando se faz a comparação com o exterior, este padrão das três esferas implica que se tenha perdido atractividade, o que reforça o isolamento e a regressão: é o círculo vicioso de uma sociedade aberta que se fecha, não aproveitou as oportunidades da transferência de fundos financeiros para programas de convergência com outras sociedades e economias mais modernizadas, para consumir o seu fracasso com a invocação do seu estatuto de vítima da globalização ou da integração europeia.

Este padrão das três esferas deformadas tem, porém, uma esfera oculta que vai ser determinante na resolução da crise gerada por estas deformações. No círculo do real, estes desastres do imaginário produzem a esfera da dívida e é esta que vai determinar o campo de possibilidades para o futuro.



Se o equilíbrio político é obtido por uma fórmula em que as receitas fiscais são complementadas com dívida pública para manter o financiamento das políticas públicas, a formação de um endividamento excessivo por acumulação de défices orçamentais implica que os dispositivos das políticas públicas não estão a ser, nem vão ser, financiados por recursos gerados na economia. Ou seja, a esfera política não é sustentada pela esfera económica.

Quando a sociedade prefere um equilíbrio em que financia as políticas públicas actuais com défices orçamentais e endividamento, está a transferir para as gerações futuras e para as restrições nas políticas públicas futuras as responsabilidades do serviço da dívida e da sua

amortização. Ou seja, a esfera social actual terá de ser contraída pelas gerações futuras. E terá de ser assim porque o equilíbrio político e social em que as políticas públicas financiadas com dívida são consideradas como gerando riqueza (porque as transferências distributivas são efectivamente concretizadas e os serviços das políticas públicas são efectivamente prestados) e direitos na esfera social (que são efectivamente consignados na legislação aprovada) é uma construção imaginária que não tem validação na realidade efectiva das coisas.

A consequência última deste processo coloca a esfera da dívida no comando efectivo da formação do campo das possibilidades. Não é a esfera política que comanda a estratégia de crescimento e modernização, é a esfera da dívida que comanda o que pode ser feito, que determina até quando poderá o imaginário esconder o real.

## 6. AS ILUSÕES DO SIMBÓLICO

O círculo do simbólico é onde se encontram os normativos constitucionais e legais que foram sendo produzidos ao longo do tempo e que correspondem ao registo das resoluções das crises do passado e deverão oferecer a base estável que regula e garante a concretização das decisões que forem formuladas com respeito por essas normas. O que é legal é garantido pelas instituições que têm como função assegurar o cumprimento dessas normas aprovadas pelos órgãos competentes e elaboradas por procedimentos legítimos.

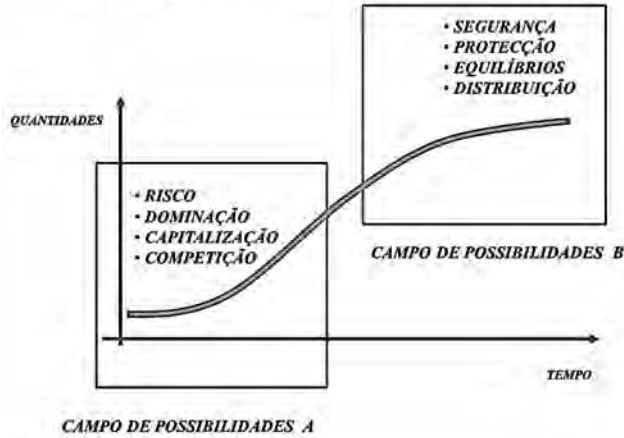
Todavia, as sociedades evoluem e a mudança das condições cria uma dificuldade especial nas instituições que têm por obrigação garantir o cumprimento do que foi aprovado antes dessas condições mudarem. Quando uma sociedade passa de um regime de rendimentos crescentes, ou de uma fase de expansão, para um regime de rendimentos decrescentes, ou uma fase de estagnação, muda o seu campo de possibilidades – mas não muda, ou pelo menos não muda ao mesmo ritmo, o quadro normativo e legal que foi produzido na fase de expansão e já não poderá ser aplicado, nos mesmos termos, quando se está na fase de estagnação.

Na fase de expansão da sociedade, em regime de rendimentos crescentes, o campo de possibilidades é configurado por valores e comportamentos sociais que valorizam o risco, a dominação e a conquista, a capitalização e a competição. Na fase de estagnação ou de crescimento lento, em regime de rendimentos decrescentes, o campo de possibilidades é caracterizado por atitudes de preferência pela segurança, pela protecção e pela procura de alianças, pela defesa dos equilíbrios e pela dependência das políticas públicas de tipo distributivo.

A passagem de um campo de possibilidades para o outro tem um padrão de transição que corresponde à passagem da vitalidade para a maturidade, com indicadores que anunciam a mudança das condições e a impossibilidade de obter os mesmos resultados na fase de estagnação ou de crescimento lento que se obtinham sem dificuldade na fase de expansão e de crescimento rápido.

Os dois factores críticos no padrão de transição são a redução da taxa de crescimento potencial da economia e a alteração do padrão demográfico quando a geração seguinte passa

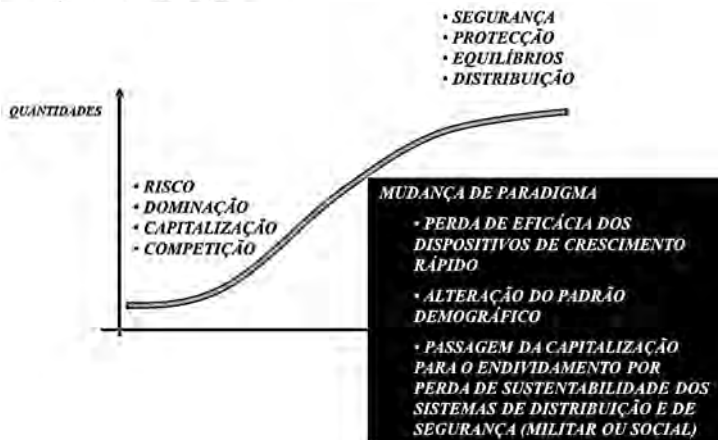
**Campos de possibilidade: a passagem da vitalidade à maturidade**

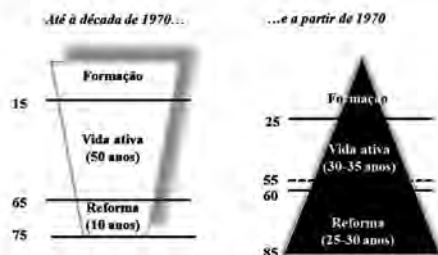


a ser mais pequena do que a geração anterior. A combinação destes dois factores implica que as políticas que eram financiáveis e sustentáveis no primeiro campo de possibilidades, com crescimento rápido e com a geração seguinte maior do que a geração anterior, têm o seu financiamento e a sua sustentabilidade em risco quando se passa para o segundo campo de possibilidades. Manter o mesmo tipo de dispositivos de políticas públicas quando se passa do regime de rendimentos crescentes para o regime de rendimentos decrescentes tem como implicação inevitável a passagem do regime de capitalização para o regime de endividamento.

A manifestação mais relevante desta transição de campos de possibilidades aparece nos dispositivos de segurança social que foram concebidos, instalados e legislados num campo de possibilidades que já não existe mas que induziu alterações nos comportamentos e expectativas sociais que se tornaram rígidos e que resistem às tentativas de correcção.

**O padrão da transição**



**Política de reformas: mudaram as condições de base mas não se alterou o dispositivo**

Restabelecer condições de viabilidade do dispositivo da segurança social pela redução da despesa é um programa condenado ao fracasso: os factores demográficos e a diminuição do potencial de crescimento continuarão a fazer crescer o peso da despesa desta política no PIB.

A alteração das condições de base implica a reformulação do dispositivo de modo a substituir a sua dependência do milagre dos juros compostos, do crescimento económico e do crescimento da população activa.

Até à década de 1970, quando há a alteração do padrão demográfico nas sociedades europeias, o período de formação decorria, em média, até aos 15 anos de idade, a vida activa iria até aos 65 anos, e o período de reforma duraria, em média, 10 anos porque a esperança de vida à nascença está definida nos 75 anos. A partir de 1970, o período de formação aumentou passando a ser, em média, até aos 25 anos de idade, muitas das políticas de segurança social na Europa passaram a admitir a entrada na reforma aos 60 e mesmo aos 55 anos para as profissões de desgaste rápido (o que estabelece um tempo médio de vida activa entre os 30 e os 35 anos) e o período de reforma alargou-se porque a esperança de vida à nascença aumentou até aos 85 anos, o que significa que o tempo de reforma será, em média, de 25 a 30 anos.

Se até 1970 os descontos para a segurança social são contribuições durante 50 anos para financiarem uma reforma de 10 anos, em valores médios, a partir de 1970, espera-se que descontos para a segurança social sejam contribuições durante 30 a 35 anos para financiarem reformas de 25 a 30 anos. Mesmo admitindo que o valor médio das reformas é inferior ao valor dos rendimentos durante a vida activa, torna-se evidente que o milagre dos juros compostos no que se refere ao valor real das contribuições não será suficiente para compensar o efeito dos factores demográficos e da diminuição do potencial de crescimento, pelo que o peso da despesa com a segurança social em relação ao produto interno bruto continuará a crescer.

A passagem de um regime de rendimentos crescentes e de expansão para um regime de rendimentos decrescentes e de estagnação veio revelar até que ponto era ilusório o sistema inicial que ficou registado na legislação aprovada. Foi uma ilusão gerada pela desvalorização do efeito do tempo e pela indiferença ao efeito que teria no sistema inicial a integração de toda a população nas coberturas e garantias da política de segurança social.

Na fase inicial desta política de segurança social, os que chegam à idade de beneficiarem do estatuto de reforma são poucos, mas os contribuintes são todos os que estão em idade activa

e têm emprego. É o Estado-Providência “juvenil”, com um modelo de capitalização estável, com excedentes que permitem aprovar novos dispositivos de políticas de solidariedade e quando se comete o erro de fazer previsões lineares a partir desses indicadores iniciais não se identificam problemas de sustentabilidade. Porém, quando se passa para o Estado-Providência “maduro”, agora com muitos beneficiários, a capitalização revela-se insuficiente, as despesas com a protecção social tornam-se crescentes e passa a ser crítico o nível do emprego porque dele depende a continuidade das contribuições para o sistema.

***As gerações do Estado Providência: a instabilidade interna nas sociedades desenvolvidas***



Esta evolução origina uma divisão de gerações, onde os que nasceram nas décadas de 1920 e 1930 recebem mais de quatro vezes o que contribuíram (contribuíram durante pouco tempo mas beneficiaram durante todo o seu tempo de reforma), a geração que nasce na década de 1940 é a geração de transição (aquela que já tem os elementos de informação suficientes para compreender que o sistema não é sustentável) e a geração que nasce na década de 1970 é a que se confronta com a evidência de que o sistema terá de ser revisto e corrigido antes de atingirem a sua idade de reforma (mas vão resistir a que essa revisão e correcção seja feita). E o facto de o dispositivo das políticas públicas de segurança social estar suportado pela Constituição e pela legislação é um contributo decisivo para que a aliança do imaginário com o simbólico se oponha com sucesso aos indicadores fornecidos pelo real.

## **7. ESTRUTURAÇÃO DO ELEITORADO: O REAL DA DEMOCRACIA, ARTICULANDO O IMAGINÁRIO E O SIMBÓLICO**

Em regime democrático, a realização de eleições livres e periódicas é a garantia de que, mesmo quando falham os dispositivos de regulação que têm por função preservar os equilíbrios

de sustentabilidade, haverá um regulador em última instância que é o eleitorado, que tem o poder de afastar os que fracassam no exercício do poder sem ser necessário recorrer à violência ou sem ser necessário que a abertura de crises seja o processo pelo qual o real se impõe à aliança do imaginário com o simbólico. Analisar o modo como o eleitorado se estrutura na formação das suas preferências é também o modo de observar como o eleitorado escolhe entre o imaginário, o simbólico e o real – e não é porque o eleitorado não tenha consciência de que faz escolhas entre estes três círculos que deixa de as fazer e interpretar o que escolhe é relevante para se poder antecipar o que serão as suas escolhas no futuro.

O modelo tradicional de análise política construído em função da divisão entre esquerda e direita continua a ser aplicável, mas tem o inconveniente de ser uma divisão que se confirma a si mesma: a direita denuncia a esquerda e a esquerda denuncia a direita para reforçarem e defenderem as respectivas identidades numa relação bipolarizada. Se isso pode ser suficiente para analisar as relações entre partidos, já não é suficiente para analisar as posições e preferências dos eleitores porque estes consideram mais dimensões do que apenas a direita e a esquerda.

#### *A estruturação do campo estratégico do eleitorado*



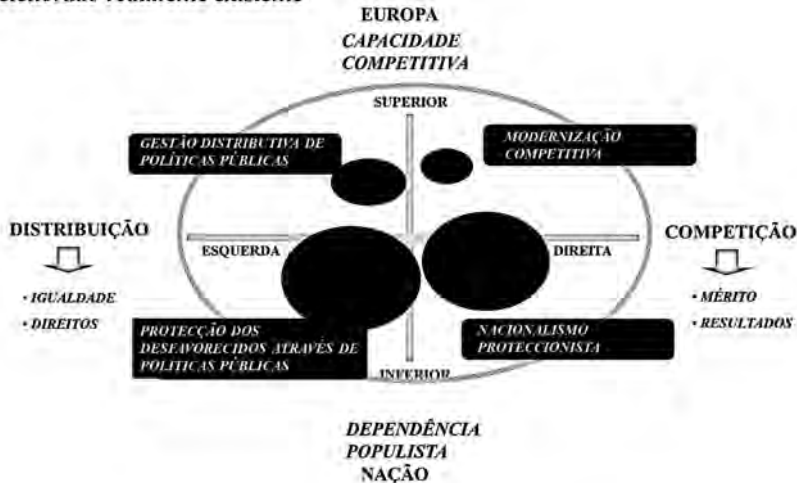
A estruturação do campo estratégico do eleitorado será aqui feita com base em quatro dimensões, a partir de dois eixos. No eixo horizontal está, de um lado, a preferência pela competição, com valorização do mérito e dos resultados, e do outro lado a preferência pela distribuição, com valorização da igualdade e dos direitos, podendo também dizer-se que na preferência pela competição está uma articulação do imaginário com o real e na preferência pela distribuição está uma articulação do imaginário com o simbólico. No eixo vertical, no nível inferior está a preferência pela dimensão nacional e pelo óptica interna e no nível superior está a preferência pela dimensão da globalização de que a integração europeia é o passo preparatório de formação da escala competitiva para operar no espaço global.

Em comparação com os modelos tradicionais de distinção entre esquerda e direita, poderia considerar-se que a preferência pela competição é uma posição de direita e que a preferência



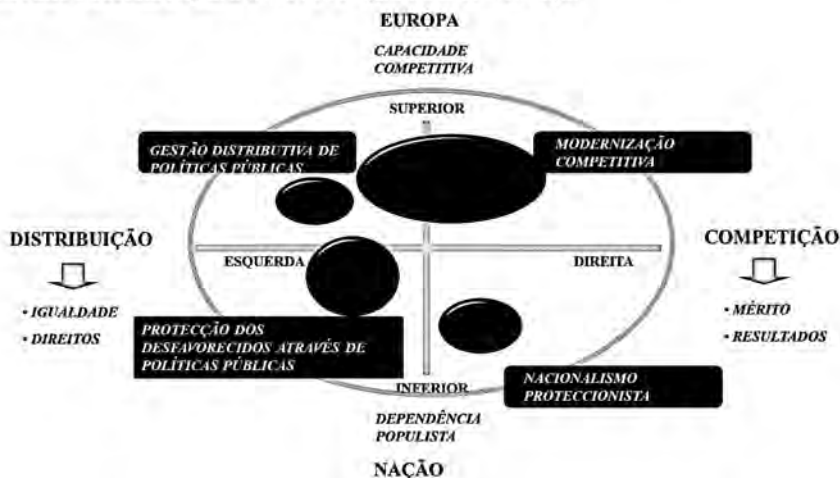
pela distribuição é uma posição de esquerda. Contudo, a inclusão do eixo vertical, com a preferência nacionalista ou soberanista e a preferência internacionalista ou multilateralista impede que se faça esta comparação directa com o modelo tradicional de esquerda e direita, porque o que a combinação dos dois eixos mostra é a formação de quatro quadrantes que segmentam o eleitorado em função da clivagem que se estabelece entre sociedade aberta (orientada para a competição) e sociedade fechada (orientada para o proteccionismo).

### *O eleitorado realmente existente*



O eleitorado português tem uma distribuição muito desigual por estes quatro quadrantes. O grupo mais pequeno é o da modernização competitiva, que está orientado para o exterior e para as políticas de modernização, seguindo-se, deslocado mais para a esquerda, o grupo dos que fazem a gestão distributiva das políticas públicas e que são responsáveis pela administração das funções do Estado. Mais numerosos, e orientados para escolhas nacionalistas, são os grupos do eleitorado que preferem o nacionalismo proteccionista e que estão deslocados para a direita, e os grupos que defendem a protecção dos desfavorecidos através de políticas públicas e que estão deslocados mais para a esquerda.

Um eleitorado com esta estruturação não favorece as estratégias de modernização, está mais orientado para o proteccionismo nacionalista e para o distributivismo que compense os mais desfavorecidos e a evolução no sentido da modernização terá de ser mais o efeito de influências externas do que um produto próprio dos agentes sociais internos. Por isso, justifica-se comparar esta estruturação do eleitorado português com o que deveria ser a composição de um eleitorado que estivesse orientado para a modernização da sociedade e da economia, que tivesse uma preferência clara por diminuir a sua dependência das políticas públicas ou que estivesse consciente da dificuldade em prolongar no tempo dispositivos de políticas públicas que exigem o recurso sistemático ao endividamento.

**O eleitorado necessário para uma estratégia de modernização**

Para que o eleitorado português possa ser um factor activo de modernização da sociedade, da economia e da política, será necessário que passe a ter um sistema de preferências mais orientado para o exterior e para a competitividade e que seja significativamente reduzido o número de eleitores que tem as suas preferências orientadas para o nacionalismo protecionista, à direita, e para as protecções dos desfavorecidos através de políticas públicas. Em contrapartida, será necessário que aumente o segmento do eleitorado que se orienta pelos valores e pelas condições da modernização competitiva.

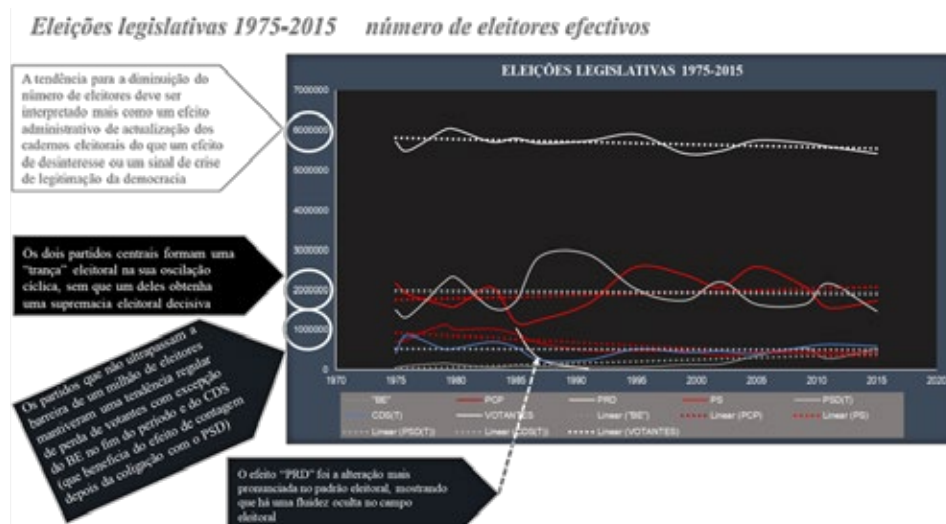
Se estas mudanças não ocorrerem como consequência da evolução da sociedade e dos estímulos dos responsáveis políticos, será a realidade efectiva das coisas que se encarregará de comandar essa mudança nas perspectivas e nas vontades dos eleitores.

Quando se analisam os resultados eleitores verifica-se que a segmentação do eleitorado realmente existente não tem permitido que as eleições cumpram a sua função de regulador em última instância, na medida em que a intensidade das crises não foi acompanhada por mudanças de intensidade comparável nas escolhas dos eleitores.

Considerando apenas o número de eleitores efectivos, há três valores de referência a usar nas comparações entre as diversas eleições. Seis milhões é a referência do eleitorado, dois milhões é a referência dos maiores partidos, um milhão é a referência para os pequenos partidos.

A tendência para a diminuição do número de eleitores não é muito pronunciada ao longo do tempo e deve ser interpretada mais como um efeito administrativo de actualização dos cadernos eleitorais do que como um efeito de desinteresse dos eleitores ou um sinal de crise de legitimação da democracia.

Os dois partidos centrais formam uma “trança” eleitoral numa oscilação cíclica, mas nenhum deles obtém uma supremacia eleitoral decisiva: ambos estão limitados ao destino de



grandes minorias, mas também ambos receiam uma aliança entre si que pudesse originar uma fusão dos eleitorados que acabassem por uma direcção única para os dois partidos.

Os partidos que não ultrapassam um milhão de eleitores revelam uma tendência regular e perda de votantes, com excepção do Bloco de Esquerda no fim do período e do CDS (mas neste caso por efeito do método de estimativa dos votos de partidos que estiveram em coligação quando depois se separam, para se poder fazer a análise da sua evolução em curvas contínuas). Pela primeira vez depois da resolução para a falta de maioria parlamentar, os pequenos partidos na esquerda, o Partido Comunista, os Verdes e o Bloco de Esquerda ganharam o estatuto que já tinha o Centro Democrático Social de partidos de aliança, deixando de ser apenas partidos de oposição ou de protesto. No entanto, este desenvolvimento recente na história eleitoral não permitiu superar as diferenças programáticas e de orientação estratégica, o que significa que, com a excepção do CDS, os pequenos partidos continuam a não ser partidos de coligação.

Nesta história eleitoral, a alteração mais pronunciada no padrão eleitoral ocorreu em 1985, com o PRD, que veio mostrar que existia uma fluidez oculta no eleitorado, mas o seu efeito limitou-se a proporcionar a transferência de eleitores do PS para o PSD (que assim obteve a sua primeira maioria absoluta sem coligação) e não se consolidou como partido.

Apesar do número de eleições e da confirmação de que há uma fluidez latente no eleitorado, esta história eleitoral tem um grau de variação muito reduzido. É o que se confirma quando se analisam os resultados dos blocos eleitorais possíveis, o da esquerda, o da direita e o do centro.

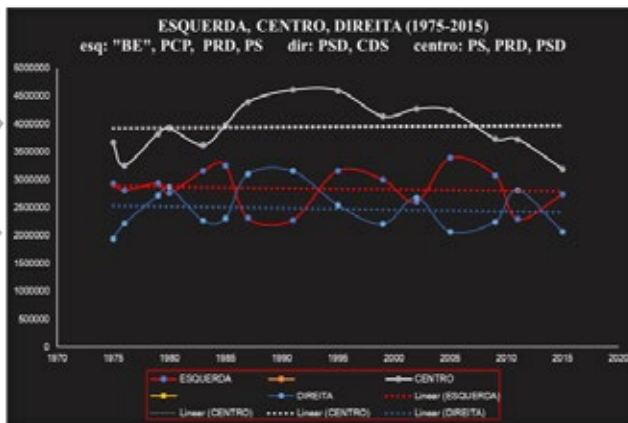
Os partidos do espaço central foram sempre dominantes e só nas eleições de 2015 tiveram perda de votantes, voltando para valores idênticos aos de 1976. Os partidos dos espaços de esquerda e de direita têm movimentos oscilantes, mas a linha de tendência dos partidos da esquerda está sempre acima da linha de tendência dos partidos da direita. A conclusão desta história eleitoral é que a legitimidade do espaço político central é sempre superior à legitimidade

*Legitimidade do poder e exercício do poder*

Os partidos do espaço central foram sempre dominantes e só nas últimas eleições tiveram perda de votantes

Os partidos dos espaços da esquerda e da direita têm movimentos oscilantes que se cruzam, mas a linha de tendência dos partidos da esquerda está sempre acima da linha de tendência dos partidos da direita

*A legitimidade eleitoral do espaço político central é sempre superior à legitimidade eleitoral dos espaços políticos da esquerda e da direita*



eleitoral dos espaços políticos da esquerda e da direita. Na sua função de regulador em última instância do sistema político, o eleitorado português deixa uma indicação muito nítida sobre o que deve ser a localização do programa político, mas não dá uma indicação igualmente nítida quanto ao que deve ser o seu conteúdo estratégico porque não clarifica a escolha entre a preferência pela competição e a preferência pela distribuição, o que também significa que não deixa uma orientação para a escolha entre a dimensão nacionalista protecionista e a dimensão integracionista de competição na globalização.

As escolhas fundamentais continuam, portanto, abertas.

É, contudo, uma ambiguidade que pode ser resolvida quando se utiliza um referencial histórico mais alargado.

## VER O PRESENTE REFLECTINDO SOBRE O QUE SE VIU NO PASSADO

Quando o sistema político se apropria do sistema económico pelo controlo administrativo do Estado ou pela nacionalização, o sistema social procura a sua protecção junto do sistema político, que passa a ser o centro patrimonial dominante e, portanto, o centro distributivo. O resultado destes dois movimentos, da esfera política sobre a esfera económica e da esfera social sobre a esfera política, é a contracção da esfera económica que perde potencial de crescimento, mas também é o peso da dependência da esfera social em relação ao que pode ser distribuído pela esfera política. Condicionada pela necessidade de equilibrar as despesas com as receitas, a esfera política tem de recorrer à extracção fiscal para aumentar as suas receitas, o que terá como alvo a esfera social porque a esfera económica não tem crescimento próprio que permita financiar as despesas públicas em crescimento. É uma relação circular, um novo movimento perpétuo: a esfera social procura

a protecção da esfera política, mas esta só pode satisfazer essas expectativas sociais extraíndo os recursos da mesma esfera social que espera a protecção da esfera política.

O imaginário e o simbólico, os desejos sociais e as leis do Estado, justificam-se mutuamente, mas esquecem o real que denuncia esta circularidade de ilusões e que revela que, sem o crescimento da esfera económica (e, portanto, sem uma estratégia económica que esteja integrada no processo de modernização das economias), esta circularidade de ilusões é insustentável.

Não é a primeira vez que Portugal se encontra preso nesta circularidade de ilusões e o que se viu no passado é útil para se olhar para o futuro.



Camões refere que todo o mundo é composto de mudança, mas que também a mudança muda. O que dizem Alexandre Herculano e Augusto Fuschini, quando têm de interpretar crises de épocas diferentes, é que a mudança pode ser, afinal, a repetição do que não muda – e não será repetindo o que já se fez que oferecerá resultados diferentes. O que é razão de maior espanto em Portugal é que a mudança não muda.

E para que mude, é preciso que o exterior induza essa mudança. Portugal precisou do exterior para se expandir e continuou a precisar do exterior para resolver crises sucessivas. Vai encontrar agora uma nova oportunidade porque o exterior está a mudar e Portugal poderá aproveitar a força dessa corrente para fazer dela a força do real, que corrige os excessos do imaginário e os desvios do simbólico, os erros da política e as ilusões do que é legislado. Fernando Pessoa escreveu que Portugal precisa de um indisciplinador – e a crise é o indisciplinador natural de que as sociedades se servem para poderem mudar quando já não podem repetir.

A política é a arte do possível, mas não no sentido fatalista de se fazer o que se pode.

A política é a arte do possível no sentido estratégico de identificar o possível e operar dentro desse campo de possibilidades para obter o melhor resultado.

# POLÍCIA MARÍTIMA, UMA INSTITUIÇÃO CENTENÁRIA, TÃO ÚTIL E RELEVANTE HOJE COMO NO PASSADO

Comunicação apresentada pelo Vice-almirante<sup>1</sup>  
Luís Carlos de Sousa Pereira, em 17 Setembro

Ao longo de 100 anos a PM manteve-se útil e relevante, independentemente de regimes políticos e de contextos sociais, porque se soube transformar, adaptar e evoluir, conservando-se fiel à sua matriz identitária. E isto porque, se transformar, adaptar e evoluir são essenciais para que qualquer instituição possa preservar a sua validade num contexto de permanente mudança, a identidade concede-lhe uma «personalidade» única, que a diferencia das demais e que sustenta a sua razão de ser. Foi este caminho que a PM soube trilhar.

## O Passado

Embora a data de criação do «Corpo da Polícia Marítima do Porto de Lisboa» remonte a 1919, é possível encontrar fundamentos para a edificação de um «serviço de policiamento marítimo» num passado mais remoto. No século XIX, através de decreto régio de 1803<sup>2</sup>, o então Príncipe Regente, D. João VI, reconhece a necessidade de dotar o porto de Lisboa com um «instrumento de força», para proteger os direitos aduaneiros, então uma das principais fontes de receita do Estado, garantir a livre navegação e demais atividade de comércio, assegurar a vigilância e a atividade de fiscalização, e salvaguardar a tranquilidade e a ordem pública. Em 1805, e «enquanto não fosse formalizado um sistema robusto e bem estruturado de policiamento marítimo, [é] empossado um oficial da Marinha como comandante de uma nau e também comandante da Polícia do Porto de Lisboa». Refira-se que, naquele tempo, a expressão mais comumente utilizada era a de «polícia dos portos», constando a designação mais antiga de «polícia marítima» do decreto de 19 de janeiro de 1887, que aprova o «Regulamento do Porto e da Polícia Marítima de Macau».

O «serviço de policiamento marítimo» teve na sua génese a materialização de uma efetiva capacidade de inspeção e de fiscalização, e a possibilidade das autoridades portuárias, na circunstância o capitão do porto, poderem sancionar de imediato os ilícitos perpetrados na sua área de responsabilidade. Até à constituição em definitivo do Corpo de Polícia Marítima de Lisboa (1919), o exercício da autoridade marítima, e das competências inerentes a uma

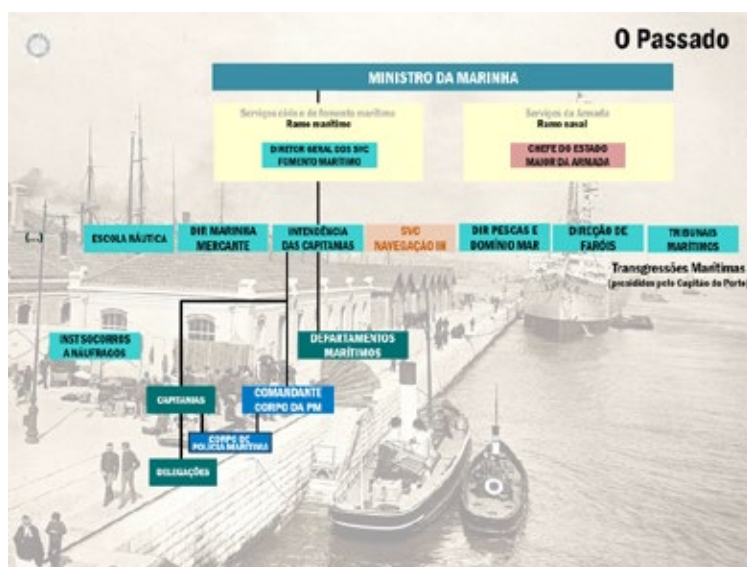
---

<sup>1</sup> À data de publicação deste artigo o autor desempenha as funções de Comandante-geral da Polícia Marítima (CGPM) e de Diretor-geral da Autoridade Marítima (DGAM).

<sup>2</sup> «Regulamento do Porto Lisboa e corsários. Comandante do porto».

PM, encontravam-se assim centradas na figura do capitão do porto. A ligação entre a PM e os capitães dos portos é por isso um pilar fundamental deste modelo, que sustenta, ainda hoje, a existência de uma polícia de especialidade.

Em 1919, quando é criado o Corpo de Polícia Marítima (CPM), subordinado ao Chefe do Departamento Marítimo do Centro, e destinado ao policiamento geral das capitanias dos portos de Lisboa, Douro e Leixões, o recrutamento era feito entre as praças da Armada – designadas «cabos-de-mar do CPM» –, por estas saberem ler e escrever, e estarem familiarizadas com as atividades marítimas. Mas, aquando da conceção do CPM com organização e estrutura de comando próprios, o policiamento marítimo não se confinava a tal órgão, sendo assegurado igualmente por outros «cabos-de-mar», eles também praças da Armada, em comissão de serviço nas restantes capitanias e apenas com autoridade nas respetivas áreas de jurisdição. Contrariamente aos cabos-de-mar do CPM, aqueles não integravam um corpo especializado.



Outro dos aspetos relevantes para a cronografia da PM está relacionado com a forma como o modelo organizacional de «polícia especializada» foi pensado e edificado. Assim, no que se refere à orgânica do governo, até 1974 a PM esteve sempre subordinada a uma mesma tutela, o Ministério da Marinha, onde se inseria um alargado conjunto de órgãos e serviços organizados segundo duas dimensões: os «Serviços Cívicos e do Fomento Marítimo» – posteriormente renomeados «Ramo Marítimo» – e os «Serviços da Armada» – mais tarde designados por «Ramo Naval». Ao tutelar a Armada (Marinha), a Marinha Mercante, e outros serviços de fomento marítimo, o Ministério da Marinha conseguia gerar um significativo conjunto de sinergias que evitavam a duplicação de meios e de capacidades. A racionalização que hoje tanto se apregoa...

Com a base funcional executiva da PM, como polícia de especialidade, pensada e estruturada, quer territorialmente quer em termos orgânicos, para apoio ao exercício dos capitães dos portos, sendo estes oficiais da Armada (Marinha), e sendo os ativos da PM arrolados a partir de militares da Armada, todo o apoio técnico-administrativo, doutrinário, material e tecnológico foi estruturado com base na organização da Marinha. Desta forma, para além de aproveitar todo o capital de conhecimento e de experiência residente na Marinha, a articulação organizacional e funcional entre a PM e a Marinha constituía uma apreciável vantagem competitiva relativamente a outras opções que pudessem ter sido avaliadas. Por esse motivo, a PM desenvolveu-se como uma força essencialmente executiva, em que uma percentagem muito significativa dos seus agentes (hoje na ordem dos 90%) estão afetos a tarefas de cariz operacional. Esta realidade continua a revelar-se como uma das mais-valias do modelo vigente, uma vez que dissociar a PM da Marinha, não em termos orgânicos, o que já ocorreu, mas negando um apoio de retaguarda que permite reduzir a sua dimensão administrativa, levaria a um aumento inoportuno dos efetivos, a perdas de eficiência, e a questionar a sua lógica funcional (eficácia).

Em 1974 deixa de existir o Ministério da Marinha e é efetuada uma profunda alteração à orgânica do governo que levou à criação de novos ministérios, à renomeação de órgãos e serviços e à reconfiguração das dependências hierárquicas. A Direção-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, que agregava os departamentos marítimos, as capitánias, o CPM, a Direção de Faróis, e o Instituto de Socorros a Náufragos, manteve-se subordinada ao Chefe do Estado-maior da Armada (CEMA)<sup>3</sup>, que substituiu, *ex dicens*, o anterior Ministro da Marinha. Ao mesmo tempo foram sendo sucessivamente transferidos para outros ministérios muitos dos organismos essencialmente civis antes dependentes daquele ministério, tais como a Direção da Marinha Mercante (Ministério do Equipamento Social e do Ambiente), a Direção das Pescas e do Domínio Marítimo (Ministério da Agricultura Comércio e Pescas), etc.

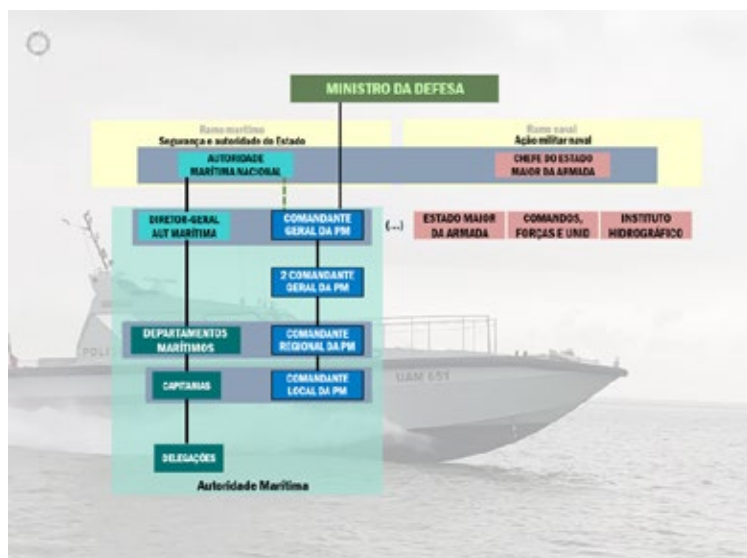
Atenta a enorme interdependência entre os órgãos e serviços da DGSM e a Marinha, a respetiva subordinação ao CEMA manteve-se mesmo após a promulgação da LDNFA, conduzindo em 1984<sup>4</sup> à criação do Sistema de Autoridade Marítima, que passou a reunir numa mesma estrutura orgânica os órgãos e serviços da Marinha com funções de natureza não militar. O entendimento, só expresso doutrinariamente uns anos depois, foi o de uma Marinha que atuava em três planos: a Defesa Militar e Apoio à Política Externa; o Desenvolvimento Económico, Científico e Cultural; e a Segurança e Autoridade do Estado. A PM, como órgão de polícia especializada, e instrumento de força dos capitães dos portos, assegurava sobretudo esta terceira dimensão.

Em 2002 foi promulgado um novo conjunto de diplomas legais que transformou o conceito de «Sistema de Autoridade Marítima», estendendo-o a todos os organismos, forças e serviços

<sup>3</sup> Que, até à promulgação da Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA - Lei 29/82, de 11 de dezembro), dispunha de competência ministerial em matéria legislativa, administrativa e financeira, relativamente aos organismos que constituíam a Marinha.

<sup>4</sup> Decreto-lei 300/84, de 7 de setembro





de segurança que tinham passado a exercer «poderes de autoridade marítima». Esta era uma necessidade premente, uma vez que, ao longo do tempo, órgãos e serviços sob diferentes tutelas tinham assumido competências para atuar nos espaços marítimos, portuários, fluviais e balneares. O novo enquadramento criou ainda a figura da «Autoridade Marítima Nacional» (AMN), cargo desempenhado, por inerência de funções, pelo almirante CEMA. Ao mesmo tempo consumou a separação orgânica das estruturas militar e não-militar, antes integradas na Marinha. Para assegurar a articulação entre entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima, foi criado o Conselho Coordenador Nacional, presidido pelo Ministro da Defesa, e onde o Comandante-geral da Polícia Marítima (CGPM) tem assento por direito próprio. Tal é revelador da importância atribuída à PM no contexto do Sistema de Autoridade Marítima.

No âmbito específico do Ministério da Defesa, acabou por se recriar a mesma lógica que, durante três quartos de século, perdurou no antigo Ministério da Marinha: o de uma dimensão de ação militar naval, e o de uma dimensão de ação não militar (onde se enquadra a PM), separadas, mas não separáveis. O CEMA, na sua qualidade de AMN, deixou de ter poderes executivos<sup>5</sup> sobre a PM, passando as competências atinentes a ser exercidas pelo CGPM.

Relevante para a história da PM fica ainda a forma como evoluiu o normativo estatutário dos seus profissionais. Se em 1919 os «cabos de mar» estavam sujeitos, para todos os efeitos disciplinares e penais, ao Código de Justiça da Armada, logo mantendo, na essência, um regimento de natureza militar, em 1946, com a publicação do Decreto-Lei 36:081, de 31 de dezembro, o

<sup>5</sup> Coordena a nível estratégico articulação Marinha – CGPM, submete à aprovação do MDN a Diretiva Estratégia da AMN, exerce poderes de recurso relativamente a determinadas decisões administrativas do CGPM, e coordena a Comunicação Institucional da AMN.

Corpo da Polícia Marítima passa a integrar o Quadro de Pessoal Civil do Ministério da Marinha. Contudo, esse regime volta a alterar-se com a criação do conceito de «pessoal militarizado», através do qual são sucessivamente promulgados os decretos-lei 190/75, de 12 de abril (Quadro dos Serviços de Polícia e de Transportes da Marinha - QSPTM), e 282/76, de 20 de abril, (Quadro de Pessoal Militarizado da Marinha - QPMM).

Apesar da evolução descrita, a PM só passou a dispor de um estatuto próprio em 1995 quando é publicado o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima<sup>6</sup> (EPPM) – que mantém o conceito de «agente militarizado». Embora constituindo um marco importante para individualizar a PM enquanto instituição<sup>7</sup>, e conseguindo dar resposta a uma série de quesitos e de lacunas então identificadas, o EPPM resultou redutor naquilo que é a definição de direitos e deveres, não aprofunda suficientemente os perfis profissionais e os conteúdos funcionais das diferentes categorias, introduz disfuncionalidades em aspetos essenciais como os limites de idade e os índices remuneratórios, e mistura matérias de natureza estatutária com disposições de cariz orgânico.

## O Presente

Através dos seus 28 comandos locais, a PM assegura o controlo, o policiamento, a vigilância e a fiscalização, nos âmbitos da segurança da navegação, da proteção e da preservação do meio marinho, e do socorro e da assistência, de todas as atividades que se desenvolvem em espaços portuários, balneares e dominiais, e garante o cumprimento e a execução imediata das decisões e dos atos administrativos dos capitães dos portos. Mantém assim a sua matriz identitária, como polícia de especialidade em assuntos portuários e marítimos, cuja ação assenta na relação entre o quadro de competências do capitão do porto e uma estrutura de comandos desconcentrados, lógica que assegura a manutenção da PM onde materialmente a sua ação pública faz sentido, melhor se enquadra e funcionalmente é mais eficaz. O respeito por esta moldura conceptual, ao que acresce a relação estrutural com a Marinha, garante a estabilidade do modelo, permitindo acumular e explorar um enorme capital de conhecimento e de experiência, e materializar elevados níveis de eficiência e de eficácia. Ademais, o trabalho da PM desenvolve-se numa ótica de proximidade às comunidades marítimas, pelo que a identificação destas com a instituição é essencial para um relacionamento de confiança e para a eficácia dos resultados operacionais. Valorizar a estabilidade não é despreciando, quando se constata que outras estruturas executivas do Estado mudam amiúde de tutela, sofrem ajustes, senão modificações profundas, ao nível das suas competências, alteram o nome, ou deixam mesmo de existir, o que resulta em descaraterização, em perda da sua identidade institucional, e na necessidade de constantes reconfigurações funcionais.

<sup>6</sup> Decreto-lei 248/95, de 21 de setembro

<sup>7</sup> O QSPTM e o QPMM abrangiam diferentes grupos profissionais, entre os quais o CPM e os «cabos de mar», é através do EPPM que deixa de se referir o CPM e que é formalmente criada a PM, abrindo-se também o recrutamento à sociedade civil.

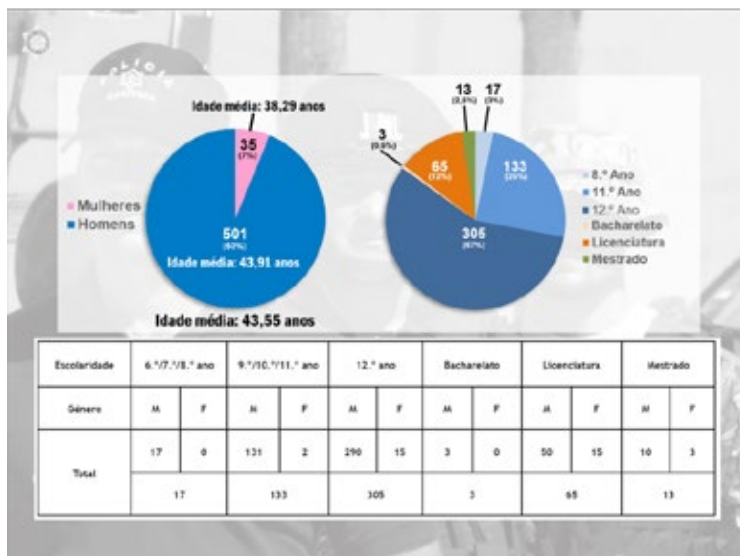


Como antes referido, a PM evoluiu e foi-se transformando, tendo hoje uma capacidade de atuação, material e funcional, muito mais robusta do que num passado recente. Nos últimos dois anos houve, por exemplo, uma grande aposta no fortalecimento da Investigação Criminal, na reorganização dos grupos especiais (Grupo de Ações Táticas – GAT – e Grupo de Mergulho de Mergulho Forense – GMF), na promulgação de doutrina (operacional) e no reforço dos empenhamentos no exterior, com a participação continuada na operação POSEIDON, sob a égide da agência FRONTEX. Tem também sido feito um investimento significativo ao nível dos meios náuticos, através da modernização, reequipamento e reconfiguração das embarcações de maior porte, e dos sistemas de apoio à decisão, onde releva a edificação da sala de situação do Comando-geral da PM (CGPM).

Já relativamente às pessoas, muito embora tenha ocorrido uma evolução muito positiva das condições de prestação de serviço, através, designadamente, de melhorias ao nível dos uniformes, dos equipamentos ou do armamento, subsistem ainda algumas questões cuja resolução é premente. Referimo-nos, muito particularmente, à questão da formação e das carreiras.

A escolha da PM como opção de vida significa ter de percorrer um percurso profissional assente numa carreira única, cuja a entrada se faz após a frequência de um curso de formação, que, apesar de conter uma forte componente teórica e prática, não confere qualquer grau técnico ou académico. O corolário da carreira, na categoria de «Inspetor da PM» – alcançável ao fim de mais de 30 anos de serviço –, tem como equivalente funcional o posto de primeiro-tenente (Marinha), de capitão (GNR), ou de comissário (PSP).

À deficiente forma como se encontram definidos os conteúdos funcionais, a que já se aludiu, acrescenta uma quase total ausência de cursos de carreira para capacitar os profissionais para o desempenho de funções quando transitam de categoria. Além disso, a habilitação com



um grau acadêmico (licenciatura ou mestrado) não só não é determinante para o exercício dos cargos de chefe, de subinspetor e de inspetor, os «oficiais da PM», como não é requisito para acesso a essas categorias.

A formação na PM radica assim num modelo de recrutamento e de carreiras desenhado no passado, e que pouco evoluiu até hoje. Como consequência, apenas 15% do universo de profissionais da PM detém formação superior (12,5% com bacharelato ou licenciatura e 2,5% com mestrado), a qual, por se dever a um desejo de valorização pessoal dos próprios, respeita muitas vezes a áreas que pouco ou nada tem que ver com a atividade profissional na PM (engenharias, ciências da saúde, ciências sociais, etc.).

No que concerne ao desempenho de funções é relevante, ainda que absolutamente compreensível, que não esteja prevista qualquer formação ao nível dos Cursos de Promoção a Oficial Superior (GNR), ou de Comando e Direção Policial (PSP), porque simplesmente não existem na PM categorias profissionais com equiparação a oficial superior (a partir de subintendente, no caso da PSP). Nestas circunstâncias, o desempenho de cargos de comando e direção superior têm obrigatoriamente de ser garantidos por oficiais superiores da Marinha, em comissão de serviço na PM.

Bastará atender à realidade de outras forças congêneres, que operam num mesmo contexto, ou pensar que muitas das diligências efetuadas pelos profissionais da PM junto, por exemplo, do ministério público, aconselhariam a que se estabelecesse uma melhor paridade funcional entre atores, para concluir que estamos perante um modelo que terá necessariamente de ser revisitado.

Se em termos qualitativos as disfunções são óbvias, a gestão dos quantitativos de pessoal coloca-nos também alguns desafios. Por força de um período de cerca de 8 anos em que não



houve entradas para a PM, e não obstante tal tendência se tenha invertido a partir de 2016, não tem sido possível preencher todos os postos de trabalho (621) identificados e autorizados nos mapas de pessoal, encontrando-se hoje todos os comandos muito deficitários em pessoal. Em contrapartida, tem existido um enorme incremento das atividades que se desenvolvem nos espaços marítimos e dominiais, o que requer uma maior presença e visibilidade da PM. Não obstante, fruto do extraordinário espírito de bem servir e da dedicação dos profissionais, bem como da adoção de inovadoras medidas de gestão – ao nível dos comandos regionais e locais –, tem sido possível manter notáveis níveis de desempenho e assegurar um produto operacional de excelência.

São disso exemplo os resultados na Operação POSEIDON, onde perto de 7000 pessoas foram, efetivamente, salvas, se realizaram mais de 8500 horas de navegação e se controlaram cerca de 12400 embarcações.

Apesar de tudo, é importante reconhecer que a falta de profissionais é hoje o maior dos problemas que afeta a PM, sendo a sua resolução a prioridade máxima do trabalho que está a ser desenvolvido pelo CGPM em colaboração próxima com a tutela.

## O Futuro

Pensar o futuro da PM é pensar a vinte ou trinta anos, fugindo da tentação de maximizar os resultados de curto prazo, muito remuneradores para os protagonistas do momento, mas que muitas vezes não têm uma natureza estrutural. Por esse motivo o pensamento subjacente às inúmeras sessões de trabalho que se têm vindo a promover, incide na necessidade de edificar uma nova PM, preparada para operar num contexto de grande competitividade e complexidade, e

onde os quesitos operacionais tenderão a crescer e tornar-se mais exigentes. Para alcançar tal desiderato teremos de pensar nas carreiras e na formação como pilares fundamentais do processo de transformação.

A existência de um corpo de oficiais da PM, com formação superior e integrado num quadro próprio, transparece como uma medida essencial para credibilizar a ação de um órgão de polícia especializado, também de polícia criminal, que ombréia com outros serviços e forças de segurança. Tal aponta para a criação da carreira de «Inspetor da PM» – distinta da carreira de «Agente da PM» –, com profissionais formados em estabelecimento de ensino superior, onde o primeiro ciclo de estudos será ministrado na Escola Naval – abrangendo a formação naval e náutica, a liderança, a organização e os regulamentos, o direito, e a autoridade marítima, entre outras –, e o segundo ciclo assegurado em associação com, por exemplo, a Escola Superior de Polícia – onde se fará a formação em matérias de natureza essencialmente policial. Por outro lado, podendo estes profissionais atingir categorias mais elevadas, designadamente as que têm como equivalente funcional os postos de oficial superior (subintendente, intendente e superintendente, no caso da PSP), terá de ser criado um curso de promoção que possibilite o acesso a essas categorias, tendo como referência as matérias ministradas no Curso de Comando e Direção Policial da PSP.

Os agentes percorrerão um percurso profissional semelhante ao dos sargentos (GNR), ou dos chefes (PSP), culminando a respetiva carreira no equivalente funcional a Sargento-Chefe ou Chefe-Principal. Para tanto, será também revisto o atual modelo de formação, procurando assegurar-se que o curso de formação básico, de entrada na profissão, confere aos profissionais o nível 5 (curso pós-secundário de grau não superior), ou se enquadra num contexto de «curso técnico superior profissional», dependendo das opções que venham a ser prosseguidas pelas forças congéneres. Será também garantida formação ao longo da carreira através de um modelo de formação contínua que assegure a valorização permanente dos profissionais da PM.

A revisão das carreiras e da formação implicará a promulgação de um novo estatuto profissional, diploma que, em conjunto com a publicação de uma lei orgânica própria, abordando as matérias organizativas e densificando e especificando as competências da PM, irão conceder uma maior robustez institucional à Polícia Marítima, aspetos que se consideram relevantes para o futuro desta centenária instituição.

A relevância e a utilidade da PM radicam no respeito pela sua matriz identitária, onde sobressaem, a relação direta entre o seu quadro de atuação e as competências do capitão do porto, e, a capacitação assegurada pela relação institucional com a Marinha. O processo de transformação para que se aponta questiona e altera alguns dogmas antigos, e reconfigura as estruturas organizativas e funcionais da PM, mas sem desvirtuar a sua essência. Isto porque transformação e inovação não devem conduzir à descaracterização de uma instituição, sob pena de a transformar em algo para que não foi criada, tornando-a irrelevante, supérflua, e substituível por outras que com ela operam num mesmo ambiente.

Reconhecendo o enorme contributo que a PM tem dado ao País, quiere-se que tal possa continuar por, pelo menos, mais 100 anos, sendo corajosos e firmes no caminho que teremos de percorrer. E pretendemos sobretudo contrariar a ideia, que tem sido defendida nalguns fóruns, e divulgada por alguns fazedores de opinião, de que a Marinha e a PM, as duas instituições de maior vocação marítima e que melhores serviços têm prestado a Portugal no mar, são aquelas que deixaram de ter lugar nesse espaço.



## UMA INSÓLITA EPOPEIA AMERICANA

Comunicação apresentada pelo Académico  
Mário Avelar<sup>1</sup>, em 24 de Setembro

Começo por uma breve explicitação, que será também uma meditação, em torno de três palavras nucleares desta palestra. São elas: “insólita”, “epopeia” e “americana”. Observemos, portanto, a primeira destas palavras, “insólita”.

Muita da nossa percepção da realidade americana passa pela sua representação no tecido fílmico que, ao longo de várias gerações, foi formando, ou deformando, o nosso olhar sobre aquilo a que nos habituámos a conhecer como América, aspecto a que regressarei mais adiante, mas que, rigorosamente, se designa Estados Unidos da América. Significa isto que estamos, portanto, desde logo, perante abordagens estéticas, por muito vacilantes que estas o sejam; abordagens estéticas e, conseqüentemente, subjectivas. Alguns de vós porventura lembrar-se-ão de um filme do início deste século, mais concretamente de 2005, intitulado *O Novo Mundo*; filme este realizado por Terrence Malick, autor do célebre *Árvore da Vida*, e conhecido pela sua idiossincrática assinatura estética. Este filme evoca um dos episódios que mais penetrou no nosso imaginário, o da fundação da colónia de Jamestown, na Virgínia, por John Smith, corria o ano de 1606. Esse eco no nosso imaginário não se deve tanto ao seu fundador, mas sim ao encontro amoroso entre John Rolfe e uma jovem nativa, Pocahontas, da tribo Powathan.

Através desta incursão no espaço do Novo Mundo ocorre num movimento de leste para oeste que corresponderá ao percurso mais genérico da implantação anglo-saxónica naquele espaço, e que conhecerá um dos seus momentos mais emblemáticos na fundação da colónia de Plymouth, naquela que virá a ser conhecida como Nova Inglaterra, por parte de um grupo de peregrinos que ali chegou após ter cruzado o oceano no *Mayflower*. Um dos grandes equívocos, por parte dos europeus e porventura de outros, sobre os Estados Unidos será o da identificação deste grupo com os puritanos. Com efeito, este é um grupo que se autodesignava de Separatistas, face à postura que assumiam relativamente à Igreja de Inglaterra, de matiz protestante, nascida após o cisma henriquino. Rigorosamente, os puritanos, muito relevantes para a construção de uma identidade americana, refira-se, só partirão, em números significativos para as colónias do Novo Mundo, após 1661, com a restauração e o conseqüente início de reinado de Carlos II, na sequência do termo do protectorado iniciado por Oliver Cromwell.

Será, todavia, aos Separatistas, liderados por William Bradford, que haviam desenvolvido uma perspectiva da vida radicalmente ancorada nos textos sagrados, que devemos a introdução de

---

<sup>1</sup> Membro da Academia de Marinha. Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa



um conjunto de tema e mitos que contribuíram definitivamente para a construção da identidade americana: ‘A Terra Prometida,’ ‘a cidade no monte,’ ‘o Povo eleito,’ ‘o conceito de vida como cosmovisão,’ ‘a mobilidade física e psicológica,’ ‘a vida como viagem – êxodo épico semelhante ao do povo bíblico,’ uma ‘viagem que era simultaneamente interior e exterior – psicológica/existencial e física,’ e como ‘confirmação’ – no sentido religioso. Algo mais os puritanos trazem para uma visão do Novo Mundo, o sentimento de culpa e, conseqüentemente, um sentido trágico da existência.

Este percurso de ocupação do espaço no sentido Leste–Oeste, de matriz anglo-saxónica e protestante, foi, todavia, antecedido de dois outros, Sul–Norte, e Norte-Sul. O texto pioneiro referente a essa ocupação no sentido Sul–Norte, de matriz hispânica e católica, é referente à expedição liderada por Hernando De Soto. O narrador desta *Relaçam*, publicada em Évora, em 1557, e dada a conhecer, em 1608, junto do público inglês é um português oriundo de Elvas que integrou a expedição de De Soto ao Novo Mundo. Embora nos tivesse legado uma obra pioneira da penetração europeia naquele espaço, o seu autor persistiria anónimo sob a designação de “Fidalgo de Elvas”. É através do seu olhar que assistimos ao deslumbrante encontro com o corpo de uma alteridade onde se inscreve um imaginário e onde se começa a construir um mito que associa o Novo Mundo ao Paraíso, e aquele que ali vive a um novo Adão que o iluminismo iria conceber sem fruto do pecado.

Deste modo, a sua leitura assume particular relevo no contexto da afirmação de um paradigma ancorado na linguagem e na cultura hispânicas que se encontra hoje em dia em rápida transferência das margens da sociedade para os seus centros político e cultural. Ora, este paradigma tem as suas origens remotas nos primeiros tempos da presença europeia em terras das Américas, nomeadamente nas regiões conhecidas como Nova Espanha, “a região sul do que é hoje os Estados Unidos da América. Esta fronteira varreu como um grande arco de bússola da Flórida no Atlântico ao longo da costa do Golfo, para o Texas, Novo México e Califórnia. Esforços colonizadores como os de Ponce de León em 1512 foram ... destinados a assegurar essa fronteira.”<sup>2</sup>

Em 1536, alguns anos depois de Ponce de León, Alvar Núñez Cabeza de Vaca viajaria mais a norte. Situar-se-iam aí “as Sete Cidades Douradas de Cibola e Quivira, onde o rei fazia a sesta à sombra de uma árvore de sinos dourados. Esses mitos inebriantes, baseados em nada mais firmes que os pueblos de adobe do Novo México, enviavam Coronado para o norte como o Kansas moderno, e deixavam Cabrillo navegando pela primeira vez ao longo da costa da Califórnia moderna.”<sup>3</sup> Em 1517, Hernando De Soto deixa Santa Maria com destino àquela que um certo imaginário identificava como sendo a Cidade do Ouro conhecida como Dabaibe. Esta cidade, algures nas rotas do ouro entre as minas do Perú e da Colombia, e o Panamá e a Costa Rica, pode ter estado na origem do mito do Eldorado junto dos povos europeus. De Dabaibe e dos seus palácios sumptuosos não foram, todavia, encontrados vestígios alguns.

<sup>2</sup> HINE, R. V. *The American West – An Interpretive History*. Boston: Little, Brown and Company, 1984, p. 18

<sup>3</sup> Idem 19.

A partir de rumores atribuídos a Ponce de León, Pietro Martire relacionou o mito da Fonte da Juventude à Florida, “Pascua Florida.” Este mito participa do imaginário medieval e, como muitos outros, foi importado para o Novo Mundo pelos europeus. Aí ecoam lendas nativas que apontavam para a existência de uma fonte com essas características algures na ilha de Bimini<sup>4</sup>.

As incursões espanholas em terras americanas – entradas, como eram designadas – estão profundamente relacionadas com uma cultura assaz afirmativa, possuidora de uma cosmovisão muito própria no diálogo que estabeleceu com esta nova realidade, com o chamado Novo Mundo. Este aspeto é particularmente relevante já que os espanhóis representam “um dos tipos pioneiros mais antigos.”<sup>5</sup> Entre outros traços desta cultura cristã hispânica Robert Hine recorda o mito da cavalaria (com a bagagem intelectual do cavaleiro medieval e do cruzado), uma atitude cristã militante, um governo hierarquizado, e uma instituição de fronteira fundamental, a missão. Em finais do século XVII as missões haviam sido introduzidas em regiões remotas como o Texas e a Califórnia<sup>6</sup>.

O percurso Norte-Sul será objecto da obra prioneira de um francês, Samuel de Champlain (c. 1567 - 1635): *Breve Discurso e As Viagens ao Grande Rio S. Lourenço, 1608-1612*. Estas narrativas são bastante posteriores à do Fidalgo, centrando-se em viagens que decorreram, já no século XVII, entre 1604 e 1618. Enquanto a entrada de De Soto ocorreu a Sul, a primeira incursão deste francês pelo continente americano teria lugar bem mais a norte, em 1599, ano em que alcançou a cidade do México. Esta viagem seria por ele registada em *Beve Discurso*. Quatro anos depois tentará repetir a expedição no Rio S. Lourenço levada a cabo por Cartier entre 1534 e 1535. Para além de explorar a região em torno deste rio, participaria na fundação da cidade de Québec. Devido ao seu envolvimento no negócio das peles manteria contactos com a nação Huron, ao lado da qual ficaria nos conflitos desta com a nação iroquesa.<sup>7</sup>

Importa recordar que a presença francesa no norte do continente americano se distinguiu quer da espanhola quer da anglo-saxónica. Escrevem a propósito Alice Marriott e Carol K. Rachlin:

Por todo o Canadá francês, em torno dos Grandes Lagos e pelo Mississippi, onde quer que soldados franceses e viajantes usassem as suas canoas, pois os franceses tinham por hábito viajar pela água, tal como os índios que encontravam, os exploradores conheceram e casaram com mulheres índias. Havia grandes famílias de sangue mestiço na Nova França antes do início do século XVIII, muitas delas compostas de homens e mulheres de alta inteligência e habilidade. Não foi necessário destruir para superar, na filosofia da colonização francesa. Todo o processo

<sup>4</sup> LOUREIRO, R. **Em busca das origens de Macau**. Lisboa: Ministério da Educação, 1996, p. 98.

<sup>5</sup> HINE, R. V. **The American West – An Interpretive History**. Boston: Little, Brown and Company, 1984, p. 20.

<sup>6</sup> Idem, p. 16.

<sup>7</sup> LAUTER, Paul ed. **The Heath Anthology of American Literature – Vol. I**. Boston and New York: Houghton Mifflin Company, 1998, p. 173.

pôde ser realizado eficientemente, deixando a natureza seguir seu curso. E as crianças francesas em parte eram naturalmente criadas na Igreja Católica, e da mesma forma que naturalmente prestavam pouca ou nenhuma atenção aos “contos de fadas” contadas pelas suas mães e avós índias.<sup>8</sup>

Três percursos de ocupação do espaço, três posturas distintas, todas elas tendo, todavia, em comum um traço, estão relacionadas com o desvendar de um imenso território. Em finais do século XVIII irá emergir a figura do herói da fronteira, associada à noção de aristocrata natural que os pais fundadores John Adams e Thomas Jefferson debateram. Na segunda metade do século XIX, na sequência da doutrina do Destino Manifesto, o Oeste e a fronteira irão ser identificadas através de um herói específico, esse solitário aristocrata natural que é o cowboy. O Western consagrá-lo-á enquanto género cinematográfico, numa intensa e tensa simbiose com a imensidão de espaços como Monument Valley que John Ford introduziu no nosso imaginário. A este realizador se deve ainda um esclarecimento sobre a forma como o Oeste é percebido a este nível. Refiro-me a uma fase que surge no final de *O homem que matou Liberty Valance*: “Isto é o Oeste. Quando o facto se transforma em lenda, publica a lenda.” Concluímos que amiúde se confunde imaginário com realidade, ficção com facto, e que a epopeia se escreve sempre num percurso para o interior. Quando em meados do século XIX Herman Melville radica *Moby-Dick*, a sua epopeia, num percurso de fuga para o mar, ele está, assim, a optar por um percurso insólito. Está esclarecida, portanto, a primeira palavra do título desta palestra.

A segunda palavra, epopeia, é inerente a este percurso, visto a ocupação significar sempre o confronto com uma natureza hostil e com a existência de povos que precederam os colonos naqueles espaços. Tal pressupõe, portanto, uma postura activa, determinada, que, ao sobrepor obstáculos que, à partida, se afiguram intraponíveis, se configura épica. A terceira palavra, americana, radica, como sabemos, em Americo Vespúcio. No entanto, o seu uso aplicado a este segmento do Novo Mundo surge muito antes da Declaração de Independência. Lembra Sacvan Bercovitch em *Rites of Assent*, a sua obra fascinante sobre o legado puritano na América contemporânea, que não foi por acaso que foram os teocratas da Nova Inglaterra os primeiros a usar a palavra “Americano” para se referirem aos imigrantes europeus habitantes do continente.<sup>9</sup> O famoso puritano Cotton Mather consagra, em 1702, esta designação nessa fusão de História com retórica religiosa que designou *Magnalia Christi Americana*. Quando em 1775, Samuel Johnson se refere aos habitantes das colónias inglesas como americanos, existe já, portanto, toda uma tradição nesse sentido.

Transitemos, então, para essa insólita epopeia americana que é *Moby-Dick*.

Publicado em 1851, *Moby-Dick* prossegue o tópico da viagem marítima, central nos romances anteriores do seu autor, Herman Melville, como *Typee*, *Omoo*, *White-Jacket* ou *Redburn*, graças

<sup>8</sup> MARRIOTT, A. & RACKLIN, C. K. **American Indian Mythology**. New York: New American Library, 1968, p. 22.

<sup>9</sup> Sacvan Bercovitch, **The Rites of Assent**. New York: Routledge, 1993, p. 70

aos quais obtivera reconhecimento como escritor e uma inevitável filiação num subgénero, a narrativa de viagens. Com *Moby-Dick*, Melville recuperará tradições, tópicos e convenções do género, elevando a narrativa de viagens para um plano nunca antes visto de realização épica. Vejamos como.

Começemos pela linguagem. “Call me Ishmael” é a expressão famosa, inúmeras vezes citada e evocada, com a qual se inicia o primeiro capítulo de *Moby-Dick*. Através dela abre-se um espaço de diálogo com o leitor e uma filiação (do narrador) na tradição judaico-cristã - Ishmael apela a uma viagem na memória colectiva que o identificará com a marginalização e com a incessante e inevitável deambulação no espaço, os ismaelitas bíblicos – Génesis 16-25. E Ishmael não trairá a expectativa criada por essa filiação ao percorrer o espaço no Pequod, ao participar na viagem do colectivo em busca da baleia branca. Ishmael é, deste modo, o narrador, uma personagem que, não sendo o protagonista, é devedora de traços míticos americanos, como a dimensão adâmica, a disponibilidade de um viajante para desvendar novos caminhos, alguém que nasce ali mesmo, perante os nossos olhos naquele instante; como qualquer outro americano na retórica iluminista, ele começa de novo. Através dele, do seu olhar, vemos representada a vertente épica.

Por seu turno, o Pequod, cujo nome evoca uma tribo, os Pequot, entretanto extinta, radica o microcosmo num espaço específico, o solo americano, e num tempo algo mítico, visto enviar para uma cultura arcaica que só persiste agora na memória. No capítulo 16 - The Ship -, o narrador explicita este referente simultaneamente apelando à memória histórica do seu leitor: “Pequod, you will no doubt remember, was the name of a celebrated tribe of Massachusetts Indians, now extinct as the ancient Medes ...” (Melville 164) Nesse microcosmo é, afinal, a América, nas suas contradições e diversidades, tanto étnicas como religiosas, e nas diferentes memórias colectivas, esse melting pot, que Melville representa. É no seu seio que encontramos, entre outras nacionalidades ou etnias, um marinheiro português e um marinheiro açoriano; uma curiosa distinção, refira-se.

Para além da viagem no espaço, Ishmael realiza ainda uma outra viagem no tempo. Vejamos a frase que sucede a “Call me Ishmael”: “Some years ago - never mind how long precisely ...” (93) O discurso vago e difuso da memória, desde logo recusando a exactidão e o rigor, envia a narrativa para um passado que o tempo psicológico recupera para nos contar. O passado não se restringirá todavia à memória do sujeito. Mais adiante, Ishmael afirmará com a ironia que caracteriza a sua intervenção inicial: “... doubtless, my going on this whaling voyage, formed part of the grand programme of Providence that was drawn up a long time ago” (97). O percurso do narrador surge deste modo inscrito num passado algo mítico; a sua história cruza-se com a História. E a narrativa autobiográfica converge com a narrativa espiritual.

Com efeito, o primeiro capítulo enuncia a subjectividade do olhar. Refere Charles Feidelson Jr. que Ishmael abre a narrativa identificando a viagem a um campo de visão que se abre para o mar (Feidelson 28). Ali se focalizará e centrará o seu olhar, a sua narrativa, a sua percepção do espaço e do tempo, e, conseqüentemente, a epopeia. Estamos assim perante uma percepção pessoal, individual, que recupera a (sua) experiência dos espaços nebulosos da memória, sem grandes preocupações de rigor factual.

A ausência de rigor estender-se-á a outro elemento sobre o qual importará reflectir. Com efeito, *Moby-Dick* não se inicia com o primeiro capítulo; ou melhor, nem sempre se iniciou. A edição publicada em Outubro de 1851, pela Bentley, sob o título de *The Whale*, incorpora, no final, duas rubricas designadas *Etymology* e *Extracts*. Ora, na edição da Harper, publicada em Novembro desse mesmo ano em Nova Iorque, sob o título *Moby-Dick or the Whale*, essas rubricas antecedem a narrativa propriamente dita (Paiva Correia 47). E será esta a lógica que continua a dar corpo ao livro, dele se tendo tornado indissociável. Pense-se, por exemplo, na adaptação cinematográfica de John Huston. “Para a sequência de citações ..., encontrou Huston uma feliz contrapartida, dada pela caução iconográfica de gravuras, sobre a caça à baleia, que acompanham e sublinham o genérico”. (Torres 81)

A falta de rigor que caracteriza as citações dos *Extracts*, é todavia explicitamente evidenciada por Ishmael: “... you must not, ... , take the higgledy-piggledy whale statements, however authentic, in these extracts, for veritable gospel cetology.” (77) Este é, portanto, arquivo e memória pessoal, testemunho evocado no âmbito de uma autobiografia espiritual. Para além deste aspecto, os “*Extracts*” indiciam ainda uma categoria, a do Tempo. Assim se amplia uma viagem ao longo da nossa tradição cultural judaico-cristã. O que nos deixa um tópico relevante de reflexão. É usual dizer-se que a América é um país recente e, como tal, sem uma memória ancestral. Ora, isso não é, de facto, rigoroso, já que os colonos, em particular, os de origem anglo-saxónica, para ali transportaram uma memória histórica e cultural, não só bíblica mas também da Grécia, de Esparta e da Roma antigas que contribuiu definitivamente para a concepção dos textos fundamentais da nova nação: a Declaração de Independência e a Constituição. Mas esse tópico que já abordei noutras circunstâncias, seria, por si só, motivo para uma outra conferência. Regressemos, assim, a *Moby-Dick*.

As cinco primeiras citações dos “*Extracts*” são respectivamente do Génesis, dos livros de Jó e de Jonas, dos Salmos e de Isaías. Na citação do Génesis, lê-se: “And God created great whales” (78). Nas citações de Jó, dos Salmos e de Isaías encontra-se a referência ao Leviatã; enquanto que na de Jonas será a um “great fish” (ou seja, pressupõe o prefaciador, uma baleia). Mais adiante, no capítulo 24 - *The Advocate* - o narrador voltará a esta questão perguntando enfaticamente: “Who wrote the first account of our Leviathan? Who but mighty Job !” (207)

Afinal, ao surgir na *Bíblia*, e no *Génesis* em particular, naquele que não só é o primeiro livro, mas também o livro do princípio, a baleia revela-se aos olhos do leitor como um ser que, desde a criação, desde o início dos tempos, percorre a nossa tradição judaico-cristã, percorre a História. A sua história, e a epopeia por ela narrada, participa da História; e a própria baleia é um mito que participa do mito. Daí que George Steiner tenha escrito: “In Melville's *Moby-Dick*, ... , the metamorphic energies of the myth-fiction almost appropriate to themselves the authority, the reinsuring centrality of the scriptural-theological source.” (Steiner 220)

Eventuais conflitos entre os intervenientes da narrativa adquirirão, deste modo, um carácter primordial, situado muito para além de meros incidentes quotidianos, de meras viagens de caça à baleia; isto é, além de uma eventual factualidade descritiva, importará aqui a

reflexão metafísica que participa da narrativa espiritual e epistemológica de Ishmael, elevando este romance à categoria de escrito metafísico. (Buell 103) Contudo, importa não esquecer a tradição da ficção realista marítima radcada nas obras de James Fenimore Cooper - *Afloat and Ashore* e *Miles Wallingford*, - e de Richard Henry Dana Jr. - *Two Years before the Mast*, da qual Melville também será devedor (Ruland and Bradbury 94).

F. O. Matthiessen denunciara já um dado que me parece importante ao analisar este diálogo. Refere este ensaísta que Melville desenvolve a sua reflexão metafísica após aludir ao carácter supersticioso da percepção das baleias realizada pelos marinheiros (Matthiessen 209). E esta reflexão é concebida a partir do olhar de Ishmael, narrador alter-ego de Melville, dir-se-á. A associação de modos primitivos de pensamento à dimensão extra-racional, era, com efeito, algo que atraía o autor (Feidelson 322). Ora, tal facto revelar-se-á ainda mais importante porque a superstição transcende fronteiras de grupo, transcende microcosmos civilizacionais; ela é expressão de medos que escapam ao controle do ego e do logos .

Regressemos aos “Extracts” para melhor entendermos o verdadeiro alcance deste aspecto . Uma citação de um relato de viagem afirma o seguinte: “Suddenly a mighty mass emerged from the water and shot up perpendicularly into the air . It was the whale”. (90) A baleia impressiona ; é objecto de reverência, admiração e, conseqüentemente, de culto. O próprio barco subscreverá esse impacto emocional: “It is impossible to meet a whale-ship on the ocean without being struck by her mere appearance”. (89) Ambos os intervenientes denunciam a majestade.

Actores num palco simultaneamente frágil e impressionante, os marinheiros constroem ficções que justificam o carácter épico da sua acção, e o poder do seu oponente. Assim surge o fantástico, a lenda que o regista, e a superstição, consequência lógica face a semelhante opositor. Além disso, a lenda funciona como discurso de permanência, elo ligando passado e presente, instrumento de tradição e da coesão do grupo que assim se justifica no presente. Melville não confina, porém, a sua história ao registo das lendas e das superstições; essa seria a estratégia da factualidade realista que deu corpo às narrativas de Dana e de Cooper. Em *Moby-Dick* elas funcionam como sólo no qual radicar a já mencionada reflexão metafísica e a narrativa de um percurso íntimo de Ishmael.

A lenda permite ainda o diálogo com a alteridade, permite transcender o microcosmo de uma civilização, como antes referi. Por exemplo, no capítulo 14, intitulado “Nantucket”, Ishmael apresenta o ponto de vista da alteridade relativamente às origens daquela terra de gente do mar: “Look now at the wondrous traditional story of how this island was settled by the red-men . Thus goes the legend. In olden times an eagle swooped down upon the New England coast, and carried off an infant Indian in his talons. With loud lament the parents saw their child borne out of sight over the wide waters. They resolved to follow in the same direction. Setting out in their canoes, after a perilous passage they discovered the island, and there they found an empty ivory casket, - the poor little Indian's skeleton”. (158)

Cria-se deste modo uma memória do espaço que simultaneamente funciona como nexos temporal e factor de união entre os grupos. A lenda não só permite à narrativa um *racord* com a origem, introduzindo também a presença ominosa que a tragédia tornará relevante nos

derradeiros capítulos. Por seu turno, a nomeação de personagens e objectos acentua a vertente ominosa e viabiliza a ligação entre o passado remoto - mítico -, o presente da narração e o futuro - desenlace - da narrativa. Alguns exemplos: Ahab evoca a personagem homónima bíblica cuja hubris conduz à queda; Elijah lembra o igualmente homónimo profeta bíblico indiciando essa queda; Pequod, o nome do barco, referencia-se, como mencionei há pouco, na tribo índia dizimada pelos colonos brancos (11). Muitos outros signos poderiam ser indicados mas importa não nos afastarmos do eixo de análise. Com os signos mencionados é, afinal, um passado primitivo e mítico que se lembra ao mesmo tempo que se indicia ter a viagem como derradeiro desenlace a punição e a morte. É significativo que, antes de partir, Ishmael assiste a uma celebração religiosa, cujo sermão é sobre a narrativa daquele que, a par de Ulisses, é um dos mais famosos marinheiros da História, Jonas.

A insistência de determinadas presenças e a atenção que as personagens lhes prestam, obrigam, por seu turno, a uma necessária reflexão sobre a sua função enquanto eco do Tempo no tempo da narrativa. Logo no momento da escolha do navio assiste-se à presença do transcendente. Trata-se, todavia, de um transcendente radicado numa alteridade denegada desde os primórdios da inscrição colonial no Novo Mundo: Yojo, o ídolo de Queequeg, o arpoador e fiel companheiro de viagem do narrador. É ele quem designa Ishmael para a escolha.

Ora, este episódio é seguido de outro onde, de uma forma explícita, o futuro é convocado. No capítulo 19, significativamente intitulado “The Prophet”, uma estranha personagem com óbvias ressonâncias proféticas, o já mencionado Elijah, antevê o futuro questionando ironicamente Ishmael e Queequeg: “Anything down there about your souls?” (188) Contudo, o futuro aqui é justificado pelo passado; isto é, à semelhança das leituras que reconhecem no Novo Testamento ecos, evidências do Antigo Testamento, Elijah evoca episódios do passado que ominosamente antecipam a resolução da narrativa: “... nothing about that thing that happened to him [Ahab] off Cape Horn, long ago, when he lay like dead for three days and nights; nothing about that deadly skrimmage with the Spaniard afore the altar in Santa ? ... And nothing about his losing his leg last voyage, according to the prophecy?” (189-190)

Não se trata, portanto, apenas de uma profecia relativamente ao futuro, mas também de outra profecia que já se realizara. Deste modo, a profecia revela-se algo de funcional e convincente. Por outro lado, o episódio referido “when he lay like dead for three days and nights”, antecipa o final da viagem colectiva: a luta com Moby-Dick durará três dias e três noites. Aten-tai, ainda, na simbologia inerente a este número que faz parte da nossa memória cultural colectiva: os três dias de Jonas no seio da baleia e a sua posterior “ressurreição”, e, obviamente, os três dias da Ressurreição. A importância da profecia acentua-se ainda pelo facto de ser o próprio Ahab quem mais adiante se assumirá como profeta prevendo o derradeiro combate: “I now prophesy that I will dismember my dismemberer.” (266)

Já perto do final, no segundo e no terceiro dias de caça (capítulos 134 e 135, respectivamente The Chase - Second Day e The Chase - Third Day), Ahab assume-se como memória destes episódios que gradualmente foram convocando o futuro, o desenlace. No segundo dia

de caça interroga os seus companheiros: “Believe ye, men, in the things called omens?” (672) E no terceiro dia evoca Noé - já mencionado por Ishmael, recorde-se-, sintetizando assim toda a viagem que a sua vida é, todo o (seu) passado, presente e futuro : “... let me have one more good round look aloft here at the sea; there's time for that. An old, old sight, and yet somehow so young; aye, and not changed a wink since I first saw it , a boy , from the shand-hills of Nantucket! The same! - the same! the same to Noah as to me.” (675) O olhar de Ahab ecoa , no final, o de Ishmael no início da narrativa. Trata-se com efeito de um notável jogo de espelhos que Melville nos propõe neste discurso de permanência fixado no Tempo pelo mar.

Nuclear na narrativa, o espaço - o mar - participa afinal da dimensão primitiva e mítica anteriormente focada. Mas o espaço não surge como objecto em si, como mero signo associado à viagem; ele é também um repositório da memória, nomeadamente da epopeia épica que, ao longo dos tempos, nele se inscreveu e da qual *Moby-Dick* participa. E, a este nível, como tive oportunidade de desenvolver no congresso promovido por esta Academia este ano na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, assume particular relevância para Melville o legado português. Deixo-vos, por isso, apenas um exemplo importante para esta singular epopeia; refiro-me ao passo seguinte do capítulo 58, intitulado Brit, onde Ahab afirma: “The first boat we read of , floated on an ocean, that with Portuguese vengeance had whelmed a whole world without leaving so much as a widow. That same ocean rolls now; that same ocean destroyed the wrecked ships of last year. Yea, foolish mortals, Noah's flood is not yet subsided; two thirds of the fair world it yet covers.” (380) Como na altura referi, Melville considerava que os portugueses teriam sido os autores da grande epopeia marítima, da qual a caça à baleia coeva seria herdeira. No mar interseccionam-se assim não só um passado mítico de uma punição que persiste ainda no presente, mas também as epopeias passadas e também elas portadoras de uma significação mítica, entre as quais se destacará a dos portugueses. A epopeia a narrar escreve-se como tal sobre a vasta memória de uma civilização .

A par de um tempo marcado pela subjectividade do percurso pessoal de Ishmael, seleccionando eventos, alinhando percursos, evidenciando leituras peculiares, como a da simbologia do branco em “The Whiteness of the Whale”, desvendando uma narrativa na sua memória enquanto sujeito, surge afinal um Tempo que, embora transcendendo meros incidentes individuais, com eles se cruza. E será neste cruzamento que se indicia uma reflexão sobre a dimensão trágica da existência, sobre a prevalência do destino ou do acaso enquanto categorias operatórias através das quais ocorre o diálogo do sujeito com a (sua) realidade.

Através das personagens Ahab e Ishmael representam-se, deste modo, dois percursos distintos, o trágico, o de Ahab, dominado pelos fantasmas pessoais, e o épico, o de Ishmael, dominado por uma incessante busca de conhecimento. O de Ahab conduz à queda, o de Ishmael, salvo por um navio que procurava um naufrago seu, como ele nos revela no epílogo, conduz à narrativa. O próprio epílogo, tomando como epígrafe um célebre passo do livro de Job 1: 15- “Apenas eu escapei para vos contar”, reitera a centralidade da memória bíblica nesta obra e no percurso das personagens.



Numa obra posterior, *John Marr rand Other Sailors*, vinda a lume em 1888, três anos, portanto, antes da sua morte, Melville dá voz a um marinheiro que regressa a terra, e escolhe como morada os imensos espaços de fronteira. O seu imaginário, as suas memórias, eram, todavia, distintos dos dos outros pioneiros que, habituados a trabalhar a terra e para esta voltar sempre o seu olhar, desconheciam os vastos horizontes dos mares que ele cruzara. Por isso, a planície era para ele uma lembrança do mar, e os movimentos das searas ao vento, uma recordação das ondas. Ancorado agora na terra, a sua existência persistia ainda sob o signo do mar.

A viagem enunciada em *Moby-Dick* prosseguiu, de facto, noutros momentos do percurso criativo de Melville que não cabem, todavia, agora discriminar. Refira-se, porém, que a viagem espiritual de Ishmael, a sua incessante busca, de algum modo ecoa a do próprio autor. Sobre este, e para concluir, devo recordar as palavras do escritor Nathanael Hawthorne, a quem Melville dedicou *Moby-Dick*. A 12 de Novembro de 1856, escreve Hawthorne no seu Diário, após um encontro com Melville, em Liverpool: “É estranho como ele persiste – e tem persistido desde que o conheço, e provavelmente muito antes – em andar de cá para lá nestes desertos, tão solitários e monótonos quanto as areias em que nos sentamos. Ele não consegue crer, nem sentir-se confortável na sua descrença, e é demasiado honesto e corajoso para optar por uma destas vias. Se fosse um homem religioso, seria o mais religioso e reverente entre os homens; a sua natureza é elevada e nobre, e muito mais merecedor da imortalidade do que qualquer um de nós.”

A viagem exposta nessa insólita epopeia americana que é *Moby-Dick*, abre um número impressionante de portas. Compete-nos a nós, leitores e leitoras, escolher aquela que melhor nos ajude no nosso processo de autodescoberta e de superação dos nossos monstros, das nossas baleias brancas, para que não cumpramos o destino trágico de Ahab arrastado para as profundezas do mar, mas sim para que, à semelhança de Ishmael, sob o signo de uma tradição cultural comum que é a nossa, possamos persistir numa demanda, porventura épica, que nos conduzirá, de preferência, a um estádio superior ao que nos encontrávamos quando iniciámos a nossa viagem.

**BIBLIOGRAFIA**

- Avelar, Mário. O Nascimento de uma Nação – Nas origens da literatura americana. Chamusca: Cosmos, 2008
- Bradford, W. Of Plymouth Plantation, in MILLER, P. The American Puritans – Their Prose and Poetry. New York: Anchor Books, 1956
- Buell, Lawrence. Literary Transcendentalism - Style and Vision in the American Renaissance. Ithaca and London: Cornell University Press, 1973
- Duncan, D. E. Hernando de Soto – A Savage Quest in the Americas. New York: Crown Publishers, 1995
- Feidelson Jr., Charles. Symbolism and American Literature. Chicago: Chicago University Press , 1976
- Hine, R. V. The American West – An Interpretive History. Boston: Little, Brown and Company, 1984
- Matthiessen. F.O.. American Renaissance - Art and Expression in the Age of Emerson and Whitman. Oxford: Oxford University Press, 1979
- Melville, Herman. Moby-Dick ; or , The Whale. Harmondsworth: Penguin , 1978
- Paiva Correia, Maria Helena. “Moby Dick - Some Details Definitely Matter”, apud Teresa Alves ed. Colóquio Herman Melville. Lisboa: Cotovia, 1994
- Ruland, Richard and Malcolm Bradbury. From Puritanism to Postmodernism - A History of American Literature. London: Routledge, 1991
- Robillard, Douglas Ed. The Poems of Herman Melville. Kent: The Kent University Press, 2000
- Steiner, George. Real Presences. London: Faber, 1989
- Torres, Mário Jorge. “Moby Dick de John Huston - Modelo para uma Traição Fiel”, Teresa Alves ed. Colóquio Herman Melville. Lisboa: Cotovia, 1994
- Ventura, Maria da Graça Mateus ed. Relação verdadeira ... Lisboa: CNCDP, 1998



# CIBERSEGURANÇA NO SETOR MARÍTIMO

Comunicação apresentada pelo Contra-almirante  
António Gameiro Marques, em 1 de Outubro

## Introdução

Começo por agradecer ao Sr. Almirante Vidal Abreu, Presidente da Academia da Marinha, o gentil convite que me dirigiu para proferir esta conferências subordinada ao tema “Cibersegurança no Setor Marítimo”, que congrega duas áreas que muito me dizem: a cibersegurança, por ser aquela em relação à qual detenho a responsabilidade de Direção superior da entidade do Estado onde funciona o Centro Nacional de Cibersegurança, a quem incube a coordenação da resposta a incidentes de cibersegurança, incluindo a capacitação da sociedade para os desafios que o mundo digital no aporta; e o mar, por ser, desde há algumas dezenas de anos Oficial da Marinha Portuguesa, e em relação ao qual mantenho um incessante fascínio, interesse e gosto por tudo o que com ele se relaciona. Gostaria, ainda, de assinalar que, por feliz coincidência, hoje tem início o mês europeu da cibersegurança, que se assinala todos os anos na União Europeia no mês de outubro desde 2012, i.e., há 7 anos e que incluirá várias iniciativas a decorrer por todo o País (hoje realizou-se uma sessão de sensibilização na UTAD). Por isso Sr. Almirante, não antevejo melhor maneira de marcar o seu início que numa conferência na Marinha. Assim, é com redobrado gosto que me encontro nesta prestigiada entidade para partilhar algumas reflexões sobre o tema.

Muito agradeço, ainda, ao Sr. Almirante CEMA o facto de, no contexto da sua densa agenda, ter logrado reservar tempo para estar presente nesta sessão, o que interpreto resultar do alto interesse que confere a estes temas, aliás claramente plasmado na sua Diretiva Estratégica.

Agradeço, ainda, a todos os senhores almirantes e demais oficiais e civis aqui presentes. A vossa presença é para mim um claro sinal do interesse que estes assuntos vos suscitam uma vez que, sendo tão atuais, são cada vez mais condicionadores da forma como vivemos, incluindo o modo como as democracias e assim os direitos liberdades e garantias dos cidadãos se exercem. E este assunto, que poderia ser tema para um outro debate, é cada vez mais relevante e potencialmente determinante quanto à forma como cada vez mais os poderes detidos, quer por Estados quer por grandes empresas transnacionais, se irão exercer ao nível geoestratégico.

No dia de 8 de janeiro deste ano tive o grato prazer de, nesta Academia, ouvir com muito interesse e atenção, uma alocação proferida pelo Sr. Professor Dr. António Barreto intitulada “O Mar como património”. No processo de preparação para esta conferência reli a sua comunicação e retive algumas ideias que gostaria de relembrar: o Sr. Professor afirmou que, para a sua definição de identidade, contava com “a natureza, a geografia, o património e a história”. Na sua alocação referiu ainda que “*a singularidade de Portugal (e de qualquer outro país) reside na*

*combinação única da sua natureza com a geografia e a história. A geografia mais o património de um país é, em grande parte, a sua identidade. O património ... é toda a criação cultural, técnica, artística e ideológica de um povo.*” A questão que aqui coloco para reflexão é a seguinte: será que poderemos reforçar a nossa singularidade e o nosso património identitário através do Mar, no contexto da rápida evolução que o digital constantemente nos aporta, mais concretamente no âmbito do tema desta conferência? Se sim, como poderemos fazer isso?

### **Enquadramento conceptual**

Do ponto de vista doutrinário, o Mar possui cinco dimensões estratégicas, a saber: a ambiental, a política, a económica, a social e a securitária. A **dimensão ambiental** contempla as características intrínsecas do Oceano inerentes ao facto de 70% da terra ser coberta com água, ser um natural sumidouro de Dióxido de Carbono, constituir uma cada vez mais vital fonte de Oxigénio, um determinante regulador do clima, para além de ser uma preciosa fonte de biodiversidade. A **dimensão geopolítica** por constituir um espaço de afirmação e de disputa de poder, que povos, ao longo da história da humanidade (como foi o nosso caso nos séculos XV e XVI), foram conquistando para afirmação planetária da sua influência geoestratégica. A **dimensão económica**, uma vez que 90% do comércio mundial se faz pelo mar, as comunicações que materializam 97 % da Internet tal como hoje a conhecemos estão baseadas em milhares de Km de cabos submarinos (em que Portugal representa um local particularmente de destaque por ser o único País da União Europeia ligado por este meio à maioria dos continentes), para além de ser uma enorme fonte de energia e de recursos naturais da mais diversa índole. A **dimensão social** porque um terço da população mundial vive em zonas costeiras, 80% das mega cidades estão implantadas ao longo das zonas ribeirinhas e cerca de 30% dos empregos existentes estão direta ou indiretamente ligados à economia do Mar. Finalmente, a **dimensão securitária**, porventura a que nos é mais familiar, que contempla atividades desde as que endereçam situações de “safety”, de baixo espectro de intensidade e normalmente não intencionais, até às de Defesa Naval, numa lógica multidimensional, eventualmente suscetíveis de ser enquadradas no conceito de “ameaças híbridas”, atualmente consagrado quer na doutrina da OTAN quer na da EU.

Por outro lado, a cibersegurança possui 4 dimensões: a de Defesa, como espaço ou domínio de exercício da soberania e da proteção dos interesses de um Estado no ciberespaço, designadamente através do planeamento e condução de *Computer Network Operations*; uma segunda, no âmbito da “segurança interna” que contempla o combate ao cibercrime, a proteção de infraestruturas críticas e prestadores de serviços essenciais ao saudável funcionamento da sociedade; uma terceira, a dimensão económica, como acelerador e facilitador da economia digital, uma vez que bem sabemos que não existe desenvolvimento económico sustentável sem segurança, e finalmente a dimensão de cidadania, com enfoque na privacidade do cidadão, nos seus direitos liberdades e garantias, incluindo a liberdade de expressão. Esta

é, talvez hoje, a dimensão mais ameaçada, na medida em que existem reiteradas evidências de Estados (ou entidades por si patrocinadas), que cada vez mais usam o ciberespaço para controlo e limitação da liberdade dos seus cidadãos.

Vejamos, de seguida, como é que as duas se relacionam, i.e., como é que as dimensões da visão estratégica do mar se ligam com as dimensões da cibersegurança:

		Cibersegurança			
Dimensões		Defesa	Seg. Int.	Economia	Cidadania
Valor est. do mar	Ambiental				
	Geopolítica				
	Económica				
	Social				
	Securitária				

Ainda que sem a profundidade de uma análise científica, julgo que fica claro que as dimensões do valor estratégico do Mar têm uma profunda relação com as dimensões da cibersegurança, o que indicia que, quaisquer iniciativas enquadrados no primeiro, devem ser acompanhadas dos mecanismos adequados nas componentes da cibersegurança, para que a ação no mar não fique quartada de todo o seu potencial, sobretudo quando cada vez mais as atividades neste importante setor dependem do digital e assim do ciberespaço.

### **Caracterização do setor marítimo e os ciberataques neste setor.**

Quando neste contexto falamos do Mar referimo-nos concretamente a três componentes do setor marítimo: (i) as infraestruturas portuárias e de vigilância costeira incluindo as respetivas autoridades; (ii) os navios em geral, em particular os que possuem guarnições multinacionais, cujos armadores são muitas vezes proprietários de embarcações que arvoram bandeiras de conveniência; (iii) e as cadeias logísticas que são responsáveis não só pelo abastecimento dos próprios navios, como pela garantia que as mercadorias são transportadas da sua origem ao cliente de forma segura e determinística.

As infraestruturas portuárias são complexas e têm a sua atividade ancorada em sistemas de IT bastante elaborados, que, sendo fundamentais para as atividades dos portos, não foram concebidos, de uma forma geral, com o princípio da “security by design”. O mesmo acontece com os sistemas de vigilância marítima, desde os costeiros aos portuários.

Os navios são cada vez mais concentrados de tecnologia da mais diversa índole e origem, como forma de incrementar os respetivos automatismos e assim diminuir a necessidade de guarnições numerosas, incrementando, desta forma, a rentabilidade da atividade económica. Como é consabido, já existem experiências de operações com navios de dimensões assinaláveis sem qualquer ser humano a bordo para respetiva operação.

Para aumentar a sua eficiência, a cadeia logística recorre a vários tipos de sistemas de informação e comunicação, desde os que permitem efetuar o rastreamento dos contentores na zona portuária propriamente dita até aos que, como a Janela Única Logística (JUL), permitem efetuar o processamento do navio e respetiva carga de forma desmaterializada, envolvendo as diversas entidades necessárias ao respetivo tratamento ao longo de todo o processo.

Se a este complexo contexto adicionarmos a baixa sensibilidade da comunidade marítima para a importância da cibersegurança no setor; a falta de um sólido corpo de recomendações e standards que se encontra em desenvolvimento, mas ainda não é exaustivo; a fragmentação da governação dos assuntos relacionados com este setor; a falta de uma abordagem transversal aos ciber riscos, que são ampliados pela diversidade dos atores em jogo; e finalmente a inexistência de incentivos económicos à implementação de boas práticas de cibersegurança no setor marítimo, temos o que é necessário para que as coisas possam não correr satisfatoriamente.

Os factos são demonstrativos disto mesmo (mostrar com os tipos de ataques mais comuns no setor e os mais recentes e significativos – 3 slides). O que mais nos deve preocupar é que, para além do grave impacto económico e reputacional que tal pode trazer a um armador, a um porto, enfim a um País, um incidente de cibersegurança perpetrado numa grande instalação portuária ou num navio pode provocar um problema ainda maior de “safety”, com danos ambientais e mesmo perda de vidas humanas. Por outras palavras, estamos convencidos que negligenciar estes assuntos poderá impactar negativamente o valor estratégico do mar em todas as suas dimensões. É, por isso, necessário agir de forma sistemática, estruturada e perseverante.

Consciente deste facto, a Agência da União Europeia para a segurança das redes e da informação (ENISA) publicou em dezembro de 2011 um relatório que aferiu o “estado da arte” na união no que à cibersegurança no setor marítimo diz respeito. Já naquela altura o documento mostrava evidências de que o setor sofria de vários problemas de diversa índole, que o tornavam muito vulnerável a ataques perpetrados por pessoas ou organizações mal-intencionadas.

Desde então, várias iniciativas da parte da UE ocorreram visando mitigar os riscos de segurança (que incluía a cibersegurança), das quais destacaria a publicação, em 24 de Junho de 2014 da EU Maritime Security Strategy<sup>1</sup>, cujo plano de ação foi divulgado em 16 de Dezembro desse mesmo ano<sup>2</sup>. Posteriormente, foram desenvolvidos dois relatórios relativos ao seu estado de execução, em 22 de Junho de 2016<sup>3</sup>, e 14 de Junho de 2017<sup>4</sup> respetivamente. Já em 26 de junho de 2018 foi publicado uma revisão do plano de ação original bem como as conclusões do Conselho sobre esse documento<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security\\_en](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_en)

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/20141216-action-plan_en.pdf)

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/swd-2016-217\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/swd-2016-217_en.pdf)

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-238\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-238_en.pdf)

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-06-26-eumss-revised-action-plan\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/2018-06-26-eumss-revised-action-plan_en.pdf)

Da leitura deste conjunto de documentos pode-se apurar que o tema da cibersegurança se encontra contemplado, estando relacionado, quer com a *EU Cybersecurity Framework*, anunciada pelo Presidente da Comissão Europeia em setembro de 2017 quer, mais importante ainda, com a Diretiva sobre a Segurança das Redes e dos Sistemas de Informação (Diretiva SRI) adotada pelo Parlamento Europeu em 6 de julho de 2016<sup>67</sup>. Esta é a primeira legislação da União Europeia sobre segurança do ciberespaço, que estabelece um conjunto de medidas para capacitar os Estados-Membros para proteger, prevenir, reagir e combater incidentes desta natureza. Entre outros objetivos, visa aumentar a cooperação na União nesta matéria e criar uma sólida cultura de segurança em sectores essenciais para a sociedade que dependam fortemente do domínio digital.

O Anexo II da Diretiva (e também no anexo à Lei 46/2018 de 13 de agosto que a transpõe para a legislação nacional) elenca os serviços designados como “essenciais” para a sociedade, que incluem os transportes em geral e o transporte marítimo em particular. Todavia não contempla um dos mais importantes e também um dos mais difíceis componentes: os navios. Nem tão pouco fornece orientações específicas quanto à melhor forma de mitigar a governação fragmentada que se observa neste setor, o que já era um problema identificado no relatório da ENISA de dezembro de 2011.

Com a insistência de alguns estados membros, entre os quais Portugal, a ENISA está a desenvolver novo relatório sobre o estado da cibersegurança no setor marítimo, optando por uma abordagem segmentada: irá publicar um primeiro documento sobre a cibersegurança no subsetor portuário em 2019, e só depois poderá analisar o que afinal é a parte mais complexa, i.e., os navios.

Relativamente a estes últimos, e conscientes desta situação, diversas entidades internacionais ligadas ao setor marítimo, das quais destacaria a *International Maritime Organization* (IMO), o *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), e a *International Maritime Contractors Association* (IMCA), desenvolveram e atualizaram documentação já existente sobre a segurança (security) a bordo dos navios, incluindo a cibersegurança.

A Comissão Europeia definiu que a cibersegurança no setor marítimo é uma prioridade estratégica<sup>8</sup>. Através do *NIS Cooperation Group*, no qual Portugal é representado pelo CNCS, a Comissão Europeia organizou a 4 de setembro sessão sobre este tema. Para além do CNCS, a Marinha e o MM, através da DGRM, também estiveram presentes. Esperemos que, destes trabalhos, surjam planos de ação concretos para tornar este setor, que tanto depende do digital, mais resiliente a ataques cibernéticos.

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L1148&from=PT>

<sup>7</sup> Transposta para a legislação nacional através da já mencionada Lei 46/2018 de 13 de agosto

<sup>8</sup> Svetlana Schuster, Dr. Nineta Polemi, Comissão Europeia, Reunião do Cooperation Group da CE, 4SET19



## Situação em Portugal

A Lei 46/2018 de 13 de agosto efetuou a transposição da Diretiva SRI já mencionada. Esta legislação estabelece que o CNCS é o ponto focal para os assuntos de cibersegurança nos setores que prestam serviços essenciais à sociedade, entre os quais se encontra o setor dos transportes marítimos.

Neste âmbito, o Centro tem trabalhado com os reguladores de todas as áreas previstas naquela Lei na identificação dos respetivos operadores de serviços essenciais e do modelo que deverá enquadrar a respetiva regulação, a qual já se encontra em curso. Assim, foram identificadas e notificadas mais de mil e quinhentas entidades das quais 11 pertencem ao setor dos transportes marítimos.

Uma vez que, de uma forma global, a atuação do CNCS se alicerça no princípio da subsidiariedade, iremos procurar, em estreita colaboração com os reguladores do setor (AMT e DGRM), que o preconizado naquela diretiva e transposto na legislação nacional, seja cumprido e devidamente acompanhado, designadamente através da aplicação de um modelo que já foi utilizado noutras áreas e que consiste na criação de um *Information Sharing and Analysis Center* (ISAC)<sup>9</sup> específico, desejavelmente endossado e apoiado pelo nível político, como por exemplo a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM). O CNCS tem documentação produzida e experiência na ajuda à criação destes mecanismos em Portugal, e pode ser um facilitador da construção de algo congénere no nosso País.

Paralelamente, e como nação cuja identidade e singularidade está indelevelmente ligada ao Mar, julgo que nos fora internacionais, designadamente ao nível das instâncias europeias, Portugal deverá continuar a trazer e a perseguir os assuntos da cibersegurança no setor marítimo para agenda, na União Europeia na OTAN e mesmo na ONU, pois assim estará a pugnar pelos seus interesses e a honrar a sua identidade e singularidade.

## Conclusões

Ao longo dos tempos a história tem-nos mostrado que sem segurança não há desenvolvimento sustentado. A segurança, incluindo a cibersegurança, é uma responsabilidade coletiva onde todos os atores, sejam públicos ou privados, devem cooperar para que juntos, possamos estar mais preparados para as ameaças que conhecemos e sobretudo para as que desconhecemos. Tal como noutros setores da sociedade, também no setor marítimo cada vez mais dependemos da tecnologia para viver como vivemos. Mas julgo que não podemos deixar que seja a tecnologia a determinar como vivemos. São, sem dúvida, as pessoas que devem continuar a contar. E também devem ser as pessoas que devem determinar e marcar a diferença e o caminho.

---

<sup>9</sup> <https://www.cncs.gov.pt/cooperacao/isac/>

Regressando ao ponto de partida desta reflexão, voltaria a citar o Professor Dr. António Barreto na conferência que aqui proferiu a 8 de janeiro de 2019: *O mar é natureza. Por definição, não faz parte do património de um país, entendendo este como essencialmente cultural e técnico. O património é obra humana e resulta da história e da cultura. Mas há realidades naturais que se transformam, pela história, pela cultura e pela técnica, em obras de património. Assim é com o mar para os Portugueses. O mar da pesca, da marinha, das viagens, dos transportes, das praias, do desporto, dos recursos económicos, da fonte de energia, dos civis e dos militares é património. O mar do poema, da literatura, da mitologia, do sonho, dos descobrimentos, da expansão, do império, da Europa e da economia é património e identidade. Há um mar igual ao dos outros, há um mar que é português.* Fim de citação.

Estou convicto de que o valor estratégico do Mar, magnificamente retratado pelo Sr. Professor nestas suas palavras, poderá ser engrandecido através do ciberespaço, se a respetiva segurança estiver sempre presente de forma pragmática e consequente, através Portugal, na agenda nacional e internacional. Desta forma, enquanto portugueses, estaremos também a reforçar a nosso património e assim a nossa identidade.



## DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL O CASO DA WEST SEA

Comunicação apresentada pelo  
Eng. Renato Amorim, em 8 de Outubro

A West Sea faz parte integrante de um grupo de empresas, a Martifer Metallic Constructions, que tem como principais actividades (a) a construção metálica, (b) as fachadas envidraçadas, (c) as infra-estruturas para O&G e (d) o sector naval.

Este grupo, com quase 30 anos de existência, emprega mais de 2000 colaboradores, facturando anualmente de forma consolidada mais de 200M€. Junto à sua sede em Oliveira de Frades, encontram-se as principais unidades fabris para a indústria da construção metálica.

Adicionalmente, temos representações comerciais em diversos países, não somente na Europa, mas também em África e na Arabia Saudita. E contamos ainda com unidades fabris na Roménia, Angola, Moçambique e Argélia.

Em termos de indústria naval, iniciamos essa actividade em 2008 com a Navalria, em Aveiro. Contudo, a Navalria foi inicialmente adquirida para uma actividade bastante diferente. Tratava-se de uma infra-estrutura destinada à construção de equipamentos para a energia das ondas, com I&D interna ao Grupo. Infelizmente, foi um segmento que deixamos cair a determinada altura, mas cujos recursos acabaram por ser novamente dirigidos para a indústria naval.

Quanto à West Sea, nasceu em 2014 com a assinatura do contrato de subconcessão entre a Martifer e a Empordef.

É relevante lembrar que 2014 continuava a ser um ano de crise. Foi em Maio de 2014 que o governo de Passos Coelho assinalou o fim do Programa de Resgate Financeiro, o que não significava contudo o fim da crise. Ainda em 2014, a taxa de insolvência das empresas de construção e imobiliária andava na ordem de 4 falências/dia. Eram várias as empresas que passavam dificuldades e a Martifer não era excepção.

Contudo, vimos uma oportunidade de negócio com o lançamento do concurso público internacional para a subconcessão dos terrenos e infra-estruturas dos estaleiros navais.

Apresentaram-se a concurso somente 2 empresas, a Martifer e um concorrente russo. O contrato de subconcessão foi assinado em Janeiro de 2014. É preciso aqui salientar que a subconcessão é puramente dos terrenos e infra-estruturas, e que não envolvia portanto qualquer tipo de máquinas, equipamentos, materiais, mobiliário, nem tampouco os guindastes.

Com escassos recursos financeiros, foi necessário definir uma estratégia que nos permitisse gerar proveitos a curto termo. Passou de imediato a ser uma prioridade cativar clientes na área da Reparação Naval.

Assim, em Junho, foi-nos possível começar a angariar contractos, e até ao final do ano já tinham passado pela WS 22 navios. Em paralelo, fomos à procura de outras oportunidades de crescimento, nomeadamente na área da construção.

Em termos de recursos humanos, naturalmente que a incorporação teve de ser feita de forma progressiva. Uma parte dos trabalhadores foi deslocada de outras empresas do grupo, em particular da Navalria, e fomos incorporando aos poucos parte dos antigos trabalhadores dos ex-ENVC. De 2014 até ao momento, mais que triplicamos o número de efectivos próprios.

Os investimentos em meios e equipamentos foram sendo feitos de forma equilibrada e sustentada, sempre com recurso a capitais próprios na base dos proveitos gerados. Contudo, mantivemos uma estrutura equilibrada, e também suficientemente flexível. E isto, com uma aposta clara nas parcerias que representam cerca de 2/3 das entradas médias de pessoal no estaleiro nos últimos 3 anos.

Para 2015, o passo a dar consistia em identificar oportunidades de mercado para o segmento da construção.

Com 2 contractos assinados em finais de 2014/início 2015, lançamo-nos na construção de 2 navios cruzeiro hotel para o rio Douro, para 2 clientes diferentes. Isto, ao mesmo tempo que negociávamos com o Estado a construção dos NPO's.

Os navios de cruzeiro foi efectivamente um mercado que decidimos atacar por se tratar de um produto diferenciado e com enorme valor acrescentado. E também porque temos a consciência de que não somos competitivos em navios onde a grande componente de custo é a transformação do aço.

E angariamos portanto 2 importantes clientes: a Douro Azul e a Scenic. Com isso, fomos consolidando a empresa e os nossos recursos, com especial atenção para com os clientes. Podemos afirmar com total convicção que ambos estão fidelizados e que confiam no nosso trabalho.

Num segmento diferente, temos os navios militares, os NPO's. Aqui, e com toda a transparência, as conversações iniciais não foram fáceis dado que, na minha opinião, havia um clima de desconfiança e insegurança derivado de complicações ocorridas durante a construção dos 2 primeiros navios. Verdade também é o facto de que não nos conhecíamos e havia dúvidas sobre a nossa competência nessa área, dado sermos uma empresa relativamente recente. Ao fim de 36 meses de contrato, estimamos que, afinal, conseguimos cumprir com o que foi acordado. De realçar aqui uma forte componente de parceria, entajuda e partilha com a Marinha, o que contribuiu fortemente para que fossem ultrapassadas todas as dificuldades, entropias e percalços, próprios de um projecto desta envergadura.

É nisso que apostamos, ir ao encontro das necessidades e expectativas dos clientes, dentro daquilo que nos for possível, consolidando as relações não numa óptica pura de cliente/fornecedor, mas principalmente numa óptica de parceria. Entendo que hoje existe um clima de confiança mútua, pois a nossa relação em todos os assuntos (e principalmente os mais dados ao conflito) foi sempre pautada pela transparência, ponderação e razoabilidade de ambos os lados.

Os anos de 2016 e 2017 são marcados por uma produção intensiva e ininterrupta.

- Vários contractos para a construção dos navios cruzeiro hotel de rio
- A continuação da construção dos NPO's
- A entrega de uma draga para um novo cliente
- E, em finais de 2017, fruto da confiança do Dr. Mário Ferreira, iniciamos mais um segmento na área da construção com os navios cruzeiro de expedição polar

Entendemos que os resultados foram bastante positivos. E que tais resultados foram sustentados:

- No esforço colectivo dos nossos colaboradores e na sua multidisciplinidade
- Na aposta em parcerias, nomeadamente com os principais subempreiteiros (pintura, electricidade e interiores)
- No facto de termos uma estrutura bastante flexível, o que nos permite também acomodar as variações de carga de trabalho, mediante as várias especialidades e ao longo de toda a curva de execução de um navio
- Flexível também no sentido de nos adaptarmos às exigências do cliente. Por exemplo, no caso dos NPO's foi criada uma equipa de Gestão de Projecto dedicada, especializada na gestão do contracto, das subempreitadas principais e no controlo de custos, com poder de decisão suficientemente amplo mas, claro, acompanhado da respectiva responsabilização.

O ano de 2018, para nós, foi um ano de consolidação:

- Entregamos os 2 NPO's à Marinha, o que constituiu um momento de grande satisfação
- Estabilizamos a carteira de encomendas na Reparação Naval
- Assinamos o contrato para mais 2 navios de expedição polar
- Entendemos que neste momento temos o nosso volume de negócios estabilizado, com uma carteira de encomendas sustentada.

Apesar de termos uma carteira estabilizada, com foco nas 3 principais tipologias de navio que já foram abordadas, vivemos um período em que as tendências são voláteis, alterando de forma repentina e abrupta. Existe porém a perspectiva de continuidade nesses segmentos, onde a construção está centralizada na Europa. Mas já começam a existir acordos com outros países (nomeadamente a China) para a transferência de know-how, pelo que avizinha-se que o mercado se vá tornar muito mais agressivo.

Uma das nossas constantes preocupações é também estarmos atentos e à procura de novos nichos de mercado, tais como:

- Tankers LNG de média capacidade – nomeadamente aqueles destinados a dar assistência aos navios de cruzeiro para zonas sem portos com LNG
- Retrofit de navios para LNG
- Refurbishment
- Conversões
- Enfim...

Para nós, o desafio futuro passará por identificar essas oportunidades e lá chegar o mais cedo possível.

Num processo de melhoria contínua, estamos a levar a cabo o nosso Programa de Revisão Estratégica, onde foram definidas várias iniciativas, com responsabilidades distribuídas a vários sectores da empresa e de forma transversal. E onde cada iniciativa é liderada por um colaborador pré-definido, responsável por colocar em prática todas as actividades tendentes à implementação da iniciativa.

Contudo, a gestão é feita de forma centralizada no responsável pelo programa, que tem por funções acompanhar os líderes, resolver bloqueios, monitorizar e reportar ao Conselho de Administração. Todas essas iniciativas, individualmente, são tratadas numa óptica de custo/benefício, com um “*business plan*” associado e seguido pela área financeira do controlo de gestão.

Tal revisão estratégica assenta em 3 pilares:

- Capturar oportunidades de crescimento
- Aumentar a eficiência e controlo de processos
- Apostar na atracção e retenção de talentos

Neste momento está em curso um processo de dinamização das nossas capacidades para receber navios, em particular para o sector das reparações. Efectivamente, estamos bastante limitados em termos de calado, pois os cerca de 5,0m não são suficientes para recebermos navios de maior porte. Em várias propostas que temos dado, temos esbarrado nessa limitação, apesar de sermos reconhecidamente competitivos.

Assim, existe um entendimento entre a APDL e a WS que nos vai permitir, num futuro próximo, recebermos navios de maior porte com calados até cerca de 8,0m. Já se encontra lançado pela APDL um concurso para a dragagem do anteporto e canal de acesso aos estaleiros. Sendo que o nosso compromisso é o de investir na construção de uma nova doca seca, onde actualmente existe uma rampa que não tem grande utilidade.

Em contrapartida, haverá uma extensão do tempo de subconcessão e, também, um aumento da nossa renda habitual para com a APDL, por forma a que o investimento dessa seja recuperado ao longo dos anos.

Para finalizar, volto a referir os conceitos que guiaram o percurso da West Sea.

- Uma estratégia empresarial adaptável, que foi sendo redefinida e reajustada ao longo do tempo
- A sustentabilidade do modelo de negócio, com uma gestão equilibrada dos recursos e investimentos feitos de forma progressiva na base dos proveitos gerados
- Foco no cliente, nas suas preocupações, necessidades e expectativas
- Uma estrutura organizacional flexível, com aposta nas parcerias, e na criação de equipas de gestão dedicadas
- No esforço constante de procura de novos nichos de mercado e segmentos de construção
- E por fim, num esforço de melhoria contínua na base de 3 pilares estratégicos:
  - Oportunidades comerciais
  - Eficiência e processos
  - Política de RH





## A INDÚSTRIA NAVAL

### ACTIVO ESTRATÉGICO DA ECONOMIA DO MAR NACIONAL

Comunicação apresentada pelo Contra-almirante  
Victor Gonçalves de Brito, em 8 de Outubro

#### 1. INTRODUÇÃO

A presente comunicação tem por objectivo salientar o contributo da indústria naval para a Economia do Mar, em Portugal.

Nos últimos anos a sociedade portuguesa tem aumentado a percepção da importância do Mar para a economia nacional, não só nos sectores tradicionais como também nas oportunidades emergentes que se têm vindo a desenvolver nas décadas mais recentes.

Para além dum breve enquadramento e descrição dos elementos mais relevantes das diversas componentes da indústria naval e da respectiva importância a nível global, a situação actual do sector será detalhada, finalizando-se com uma antevisão do possível desenvolvimento tendo em consideração as oportunidades e os constrangimentos que se perspectivam no curto e médio prazo.



## 2. CARACTERIZAÇÃO DA INDÚSTRIA NAVAL E DOS SERVIÇOS RELACIONADOS

Sendo certo que a Indústria Naval não é um fim em si, tem de responder aos requisitos da procura e deve conformar-se com o enquadramento legal e regulamentar, atendendo a múltiplos aspectos dos quais se salientam a segurança de pessoas e bens e a observância de requisitos de prevenção e protecção ambiental.

Todos os requisitos que impendem sobre a actividade e sobre o correspondente produto final - o navio e plataformas afins - têm evoluído, constituindo um incentivo para que o sector dê cabal resposta.

A Indústria Naval agrega um vasto conjunto de actividades que têm em comum a produção e posterior apoio à vida útil de meios flutuantes. É conhecida a diversidade destes meios em razão do propósito, concepção, dimensão, mobilidade, áreas de operação, etc. Essa proliferação de soluções para satisfazer os requisitos sociais e económicos leva a que se diferencie a caracterização essencial nos aspectos mais relevantes.

Em regra, a Indústria Naval é uma actividade de mão de obra e de capital intensivos com risco tecnológico e com elevado risco ocupacional.

Os subsectores mais representativos do ponto de vista económico são: construção de navios e fabrico de embarcações e de outros flutuadores; construção de outro equipamento móvel ou fixo de instalações *offshore*; manutenção e reparação de navios; conversão e alteração de navios; indústria auxiliar do naval (fabrico de equipamento específico de navios).

A construção e a reparação têm afinidades organizacionais e tecnológicas, mas também têm diferenças significativas.

Quanto às afinidades, salienta-se o enfoque no mesmo objecto, em regra utilizam instalações com semelhantes localizações, em grande parte usam os mesmos meios tecnológicos, requerem as mesmas profissões tecnológicas e têm idênticos padrões de qualidade.

No que se refere às diferenças, assinalam-se a natureza da actividade (produção *versus* prestação de serviços), complexidade do contrato, processo de orçamentação, profundidade do planeamento, tempo de execução, processo de gestão operacional, requisitos das instalações industriais, complexidade das provas de entrega e aceitação, risco tecnológico, risco financeiro, custo e forma de financiamento e importância relativa das componentes do valor acrescentado.

## 3. A INDÚSTRIA NAVAL COMO ELEMENTO INTEGRANTE DA ECONOMIA DO MAR

A indústria naval tem de dar resposta cabal a quase todas as actividades da Economia do Mar incluídas no quadro que se segue, através da construção de navios e de outras plataformas, eventuais transformações e alterações e manutenção ao longo da respectiva vida útil.

#### 4. CIÊNCIA, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO

Tal como se verifica na generalidade dos restantes bens de equipamento, os navios na sua concepção e construção têm beneficiado de notáveis desenvolvimentos científicos e tecnológicos, que contemplam aspectos dimensionais, de desempenho e de segurança.

Beneficiando das possibilidades de modelação tridimensional e das novas metodologias e ferramentas de cálculo, passando pelo uso de novos materiais e de equipamentos de operação mais fiável e mais fácil ou, até, dispensando operadores, as inovações sucedem-se com assinalável ritmo.

Para além da procura permanente de soluções energéticas mais eficientes e menos

poluentes, existe a introdução de outros elementos importantes quer no projecto, quer na produção, como sejam a digitalização, a fabricação aditiva e a robotização da produção.

Os estaleiros mais evoluídos têm-se adaptado às novas realidades, na infra-estrutura, no equipamento, nos processos e, sobretudo, no elemento humano.

Por outro lado, questões específicas dos próprios estaleiros como sejam novas soluções construtivas, produtividade, gestão da produção, abordagem do risco, segurança e prevenção ambiental, também têm evoluído favoravelmente.

A predisposição para inovação e para a mudança em geral, não se confina aos aspectos tecnológicos. A gestão das aquisições para as encomendas e as subcontratações assumem importância fundamental e beneficiam de novos conceitos. O mesmo acontece com a função comercial.

O plano comportamental e as relações com os diversos parceiros também se têm alterado e são cuidadosamente considerados, acompanhando as melhores práticas que o momento aconselha.

É evidente que a generalidade dos processos de inovação obrigam a investimento e a qualificações profissionais diferentes ou mais avançadas. Na ausência destes elementos, o estaleiro será menos competitivo e acabará por ser obrigado a encerrar.

#### COMPONENTES DA ECONOMIA DO MAR

##### SECTORES TRADICIONAIS

Pescas  
Transporte marítimo de passageiros e de carga  
Instalações portuárias  
Salinicultura

##### ACTIVIDADES DESENVOLVIDAS NO SÉCULO XX

Serviços marítimo-portuários  
Produção de combustíveis fósseis *offshore*  
Turismo costeiro e oceânico  
Aqüicultura  
Dragagem de inertes para finalidades terrestres  
Redes de cabos submarinos  
Náutica de recreio e de competição

##### ACTIVIDADES EMERGENTES

Energias renováveis (ondas, correntes de maré e instalações eólicas)  
Biotecnologia marinha  
Extração de minérios de profundidade  
Bioprospeção de grande profundidade

##### ACTIVIDADES AINDA EM INVESTIGAÇÃO PRELIMINAR

Sequestro ou processo industrial de absorção de CO<sub>2</sub>  
Armazenagem submersa de resíduos

## 5. FORMAÇÃO, QUALIFICAÇÃO E EMPREGO NA INDÚSTRIA NAVAL

Na Europa, tal como acontece com as profissões dos marítimos, escasseiam os candidatos a empregos na indústria naval.

Apesar de, regra geral, serem empregos qualificados, não existem suficientes candidatos. Para além da quebra demográfica, a dureza e o risco associados aos trabalhos nos estaleiros, são provavelmente razões do desinteresse da juventude pela opção de trabalhar nessas organizações.

Em Portugal, a fonte de formação tradicional, concretizada no próprio local de trabalho, aprendendo com os mais antigos e experientes, tende a ser residual; tal é devido à redução drástica de efectivos nos estaleiros mais qualificados, ao encerramento de estaleiros e a políticas sócio laborais que nas décadas de 1980 e 1990 incentivaram reformas prematuras.

Acresce que a aprendizagem de algumas novas tecnologias não pode ser feita com a desejável eficácia no local de trabalho sob orientação dos mais experientes, porque algumas das novas técnicas são-lhes desconhecidas.

Em Portugal, verifica-se que a maioria dos cursos profissionais, disponíveis no sistema oficial de formação, concentram-se no terciário. Parte dos cursos existentes orientados para a tecnologia são considerados insuficientemente concisos.

Os cursos profissionais especificamente orientados para trabalho na construção naval, sejam os orientados para embarcações metálicas, sejam para construções não metálicas, são praticamente inexistentes. O For-Mar anuncia 2 cursos no *site* mas não existem, nem calendarização nem indícios de funcionamento.

Na ausência de formação promovida pelo sistema nacional de ensino, acabam por ser as empresas de maior dimensão e mais estruturadas, a dinamizar cursos e acções de formação para resolver as suas próprias necessidades.

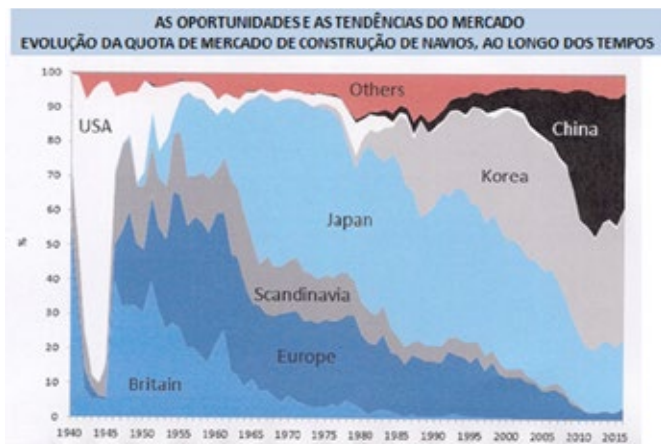
Os actuais efectivos na indústria são insuficientes para acolher a ansiada revitalização do sector em Portugal.

Assim, para o crescimento da actividade é necessário que exista a nível nacional um plano de formação específico, que motive os jovens para a actividade industrial e para o trabalho em ambiente produtivo nos estaleiros e fábricas de embarcações. A oferta de formação deve ser alargada a todo território incluindo as Regiões Autónomas.

## 6. DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DA INDÚSTRIA NAVAL

Nos últimos 60 anos, a distribuição geográfica da indústria naval, principalmente na construção naval, sofreu um significativo reposicionamento com forte transferência da capacidade de produção para a Ásia. As alterações que ocorreram na China foram o último elemento dessa grande mudança que se antevê irreversível.

A figura que se segue, dá uma imagem dessa evolução, em percentagem de volume de arqueação.



O próximo diagrama permite apreciar a tendência de crescimento global da capacidade de construção de navios de carga ao longo dos anos, necessária para responder ao crescimento do comércio mundial, principalmente fruto da globalização.



Em termos sintéticos, a tendência geral é a que se descreve:

### Construção, conversões e grandes modificações

- Marinha de comércio – construção de navios que operam no tráfego internacional, maioritariamente feita na Ásia; Coreia do Sul, China e Japão detêm em conjunto próximo de 90% da quota de mercado
- Navios militares – EUA, Europa (além da capacitação própria, ênfase na exportação), Austrália; China e Rússia (incluindo exportação)

- Navios oceânicos de cruzeiro de turismo – construção maioritária na Europa (Itália, Alemanha e França) e Japão
- Navios oceânicos de turismo de exploração - Europa
- Mega-iatas – construção maioritária na Europa (Alemanha, Holanda e Itália)
- Navios de investigação e outros de especial complexidade - Europa

#### **Quotas mais marcantes do mercado global (2018)**

Porta Contentores - Coreia do Sul	cerca de 50%
Graneleiros - Japão	cerca de 23%
- China	cerca de 30%
N Tanque - China	cerca de 20%
- Coreia do Sul	cerca de 35%
N de Cruzeiro e de Passageiros – Itália e Alemanha	cerca de 50%

- Náutica de recreio e de competição - EUA, Europa, Austrália e Nova Zelândia
- Navios especializados (científicos, hidrográficos, cabo submarino ) e equipamento de exploração submarina para fins científicos e de demonstração tecnológica – Europa, EUA, Japão, Rússia
- Rebocadores – Índia, China, Rússia, Turquia, Europa e EUA (Jones Act)
- Embarcações de serviços portuários e em águas interiores – Generalizado, excepto países marítimos em desenvolvimento
- Embarcações de turismo costeiro e de águas interiores – Generalizado, excepto países marítimos em desenvolvimento
- Embarcações de pesca – Generalizado, embora com diferentes níveis de eficácia e de produtividade

#### **Manutenção, reparação e alterações de navios, estas últimas maioritariamente resultantes de obsolescência, novos requisitos e aplicação de novas convenções**

- Distribuição generalizada em todas as geografias, embora com níveis diferenciados de capacidade de intervenção
- Tendência para as capacidades se concentrarem em localizações acessíveis às bases de operação ou às rotas e áreas de maior actividade

#### **Indústria auxiliar/equipamento marítimo**

- Europa, com quota maioritária abrangendo concepção, fabrico e licenciamento de fabrico

Apesar do domínio do mercado de construções ser Asiático, no final de 2018 a carteira de encomendas de construções na Europa/Euroásia, tinha um razoável volume salientando-se quantitativamente os seguintes países: Holanda (209 navios), Turquia (145), Noruega (104), Rússia (100), Espanha (60) e Itália (41).

Por tipo de navio, salienta-se: navios de pesca (190), rebocadores (180), ferries (85), n. de apoio offshore (46) e n. tanque (45).

De referir que apesar das limitações da pesca na Europa, em diversos países europeus continua a existir construção de navios de pesca com moderna tecnologia, bastantes dos quais para armadores sediados em outras geografias.

## 7. O DESENVOLVIMENTO DO EQUIPAMENTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO PARA O APROVEITAMENTO DOS RECURSOS EMERGENTES OCEÂNICOS

Quanto ao equipamento marítimo e portuário necessário ao aproveitamento dos recursos emergentes oceânicos – navios e outras plataformas - a participação dos estaleiros navais sobretudo em locais próximos das actividades *offshore*, é muito conveniente, nomeadamente quando existem condições de acesso e profundidades de elevadas e quando dispõem de meios de docagem e de elevação e movimentação compatíveis com as dimensões das plataformas.

Por outro lado, as actividades para aproveitamento de recursos oceânicos emergentes ao longo da vida útil de exploração dessas plataformas, necessitam de pontos de apoio em terra e de condições para manutenção. Também a própria desactivação requer tecnologia, que em grande medida está disponível nos estaleiros navais.

No caso nacional, considera-se que no quadro das políticas públicas, no Continente e nas Regiões Autónomas, deve ser definida uma estratégia de localização de meios portuários designados para esse tipo de operações. Como referido, além de espaço, profundidade e equipamento portuário pesado, são essenciais para tais operações os estaleiros de maior capacidade existentes em Portugal, em virtude dos meios de que dispõem.

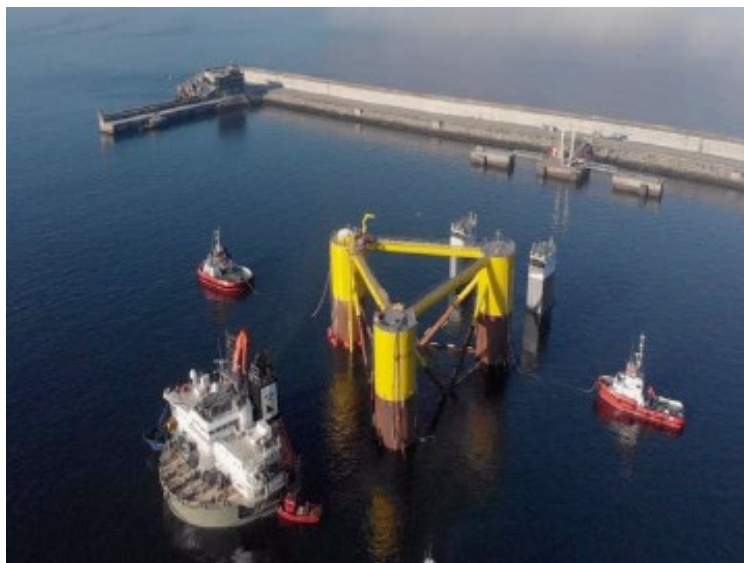




## 8. PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL EM PORTUGAL

### O contexto actual

- A economia do sector é marcadamente global, a competição é muito forte e os riscos técnicos e financeiros (na construção) são elevados, o que implica profissionalismo e competência na gestão dos estaleiros
- Salvo em mercados protegidos e para a manutenção das embarcações dos serviços marítimos portuários e da pesca, a indústria naval tem carácter global, isto é, dificilmente pode sobreviver sem exportação
- Existe procura global de novas embarcações de todos os tipos por parte dos operadores marítimos; há que reforçar a capacidade de identificação e atracção desses clientes
- Em Portugal existem boas condições geográficas – localização e condições climáticas – de interesse sobretudo para a reparação e manutenção; mas a atractividade do mercado é fundamental para ultrapassar desvantagens com o afastamento dos portos dos países da área Atlântica Noroeste onde se concentram as bases de operação de diversos armadores.
- Existe uma lacuna na disponibilidade de competências profissionais nos diversos escalões do conhecimento
- Existem problemas que tardam em ser solucionados, na obtenção de financiamento para a construção naval e para a emissão de garantias financeiras inerentes ao desenvolver das construções
- A inexistência de uma indústria auxiliar do naval, faz com que o valor acrescentado na construção seja sobretudo a incorporação de mão de obra, os serviços de engenharia e os serviços comerciais.



### **As linhas genéricas de acção**

Na construção naval, a conquista de mercados de exportação é fundamental. As oportunidades devem ser procuradas de maneira muito activa.

Na reparação naval, para além do incremento da competitividade, o reforço da actividade de navios na cabotagem costeira e insular e o aumento do transporte marítimo de curta distância para o RU, Europa Ocidental e Norte de África poderiam ser uma fonte de mais actividade. O Registo MAR pode ter alguma influência no aumento da reparação em estaleiros nacionais designadamente se a gestão dos navios for portuguesa.

Deve salientar-se que se dá como garantida a continuidade do bom desempenho da Lisnave no mercado de exportação da reparação de navios, bem como da importante complementaridade da actividade por parte da West Sea e da NavalRocha.

A construção de embarcações de recreio através de investimento e transferência de tecnologia estrangeiros poderia ser uma oportunidade de estabelecer produção de série/média série orientada para o mercado global.

### **As recomendações**

Afigura-se necessário:

- Existência de pressão política junto da Comissão da UE defendendo as posições que interessam a Portugal em matéria de apoios à construção naval
- Estabelecimento de políticas públicas em:
  - Incentivos ao investimento estrangeiro em linha com o que tem sido praticado em outros sectores económicos
  - Dinamização da resposta do Estado em assuntos de licenciamentos, autorizações, vistorias, etc.
  - Dinamização da investigação em ciência e tecnologia orientada para as tecnologias emergentes da indústria naval
  - Políticas e incentivos à formação profissional aplicada ao sector
- Existência de iniciativas do Sector Empresarial (com incidência nas PME) para:
  - Reforço do apetrechamento tecnológico
  - Estímulo às sinergias empresariais (na indústria, na gestão e na comercialização)
  - Análise da viabilidade económica e da sustentabilidade do processo de desmantelamento de navios, em linha com as iniciativas da Comissão Europeia relativamente a essa actividade
  - Avaliação de uma estratégia de internacionalização em parceria com empresas estrangeiras em relação ao desmantelamento de centenas de estruturas offshore pertencentes a plataformas de produção que cessaram actividade e que, de acordo com a convenção OSPAR, têm de ser removidas (em particular no Mar do Norte, ao largo da Escócia e Noruega; esta actividade também terá de ser realizada noutras paragens, incluindo ao largo de Cabinda)

- Realização de uma reflexão conjunta dos representantes do Estado e da Indústria Naval nacional, no sentido de melhorar a articulação atempada entre os requisitos dos navios militares e de outros navios destinados a entidades públicas e a capacidade de resposta da indústria.

### O caso específico da indústria naval militar

Em geral, a construção naval caracteriza-se como indústria transformadora e de montagem; no caso da construção naval militar também assume preponderância a integração de sistemas militares complexos.

Tal como as marinhas mercante, de pesca e de recreio, também os navios militares têm tipificações variadas que condicionam as condições de construção e de manutenção.

#### Construção de unidades navais complexas – fragata ou superior

O desenvolvimento do projecto e a construção são muito exigentes em meios humanos qualificados; há necessidade de investimentos vultuosos na infra-estrutura de construção cuja amortização apenas será conseguida com um determinado número de unidades construídas, variável caso a caso.

Hoje, a exportação é essencial para a indústria naval militar europeia subsistir; tal é também aplicável aos fabricantes dos sistemas militares. Presentemente, a exportação pela Europa de navios militares corresponde a de cerca de 42% da facturação.

Neste contexto, afigura-se inviável uma significativa participação nacional em projectos cooperativos com desenvolvimento de raiz.

FACTURAÇÃO DAS PRINCIPAIS EMPRESAS EUROPEIAS DE CONSTRUÇÃO NAVAL MILITAR, EM 2015			
Companhia		Facturação M€	Emprego
BAE Systems	RU	6900	14000
DCNS	França	3040	12950
TKMS	Alemanha	1700	3200
Fincantieri	Itália	1060	5000
Navantia	Espanha	705	5500
Saab/Kockums	Suécia	460	850

EXPORTAÇÕES DE NAVIOS MILITARES 2005 A 2016		
	Milhões de US\$	Quota de exportação %
Alemanha	9 639	25
Rússia	7 925	20
França	4 898	12
Espanha	4 032	10
China	3 032	8
Holanda	2 207	6
Itália	1 502	4
Reino Unido	1 426	4
EUA	1 321	3
Coreia do Sul	443	1
Outros	2 899	7

#### Construção de unidades tipo NPO (navios de patrulha oceânicos) ou inferior

É desejável a continuidade do programa em curso (classe “Viana do Castelo”), com possibilidade de exportação para países sem indústria naval militar.

#### Concepção e produção de sistemas de bordo

Parece possível o desenvolvimento e produção/implementação de sistemas avançados e inovadores, designadamente nas áreas tecnológicas das TIC, com possibilidade de constituírem activos em cooperação e em empreendimentos colectivos com Marinhas/Indústrias de Defesa Europeias.

#### Modernização/actualização de unidades navais

Afigura-se viável e desejável, atendendo ao registo bem sucedido de iniciativas idênticas efectuadas no passado, eventualmente com acordos de transferência de conhecimento/tecnologia; iniciativas que devem ser condicionadas pela ponderação dos investimentos necessários na infra-estrutura e no equipamento de produção.

#### Manutenção/reparação

A actividade nacional é recomendável e, até, imprescindível no seguimento do antecedente por razões de autonomia, de disponibilidade e de redução de custos de importação da assistência técnica estrangeira, sempre extremamente dispendiosa.

### As potenciais oportunidades da indústria naval nacional

É evidente que, apesar de existirem nichos de sucesso e de se poder antever perspectivas de melhoria, há que reconhecer que o quadro de participação da indústria naval na economia nacional é presentemente muito reduzido.

São necessárias medidas específicas que, se articuladas, poderão melhorar o desempenho. Incluem-se algumas sugestões que têm vindo a ser sucessivamente apresentadas, embora não acolhidas:

- Através do reforço da diplomacia económica, em particular com pro-actividade do AICEP/Ministério da Economia, é necessário criar condições e interessar investimento directo estrangeiro que traga encomendas e tecnologia, nomeadamente em produção de embarcações de menor dimensão com materiais e tecnologias avançadas (mais concretamente embarcações de recreio com orientação para a exportação), embarcações de pesca adequadas a países de economia emergente (projectos do Banco Mundial e de instituições afins, para a África) e embarcações marítimo-turísticas.
- Participação, com os centros de investigação e a indústria nacionais, no desenvolvimento das potenciais tecnologias emergentes no mar sob jurisdição nacional (energia, recursos vivos e não vivos) e envolvimento nos projectos de construção, pré-montagem no porto/estaleiro e na instalação de infra-estruturas offshore e a construção de navios OSV/PSV se existir retoma do sector da prospecção e produção de petróleo e gás, *offshore*;
- Iniciativas do sector empresarial da indústria naval aproveitando nichos de oportunidade e valorizando economias de escala, não descurando a cooperação empresarial quando esta seja apropriada (por exemplo, na exportação), sem prejudicar a natural autonomia de cada empresa – aplicável às construções mercante e militar.

ELEMENTOS FINANCEIROS DA INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL CONSTRUÇÃO E REPARAÇÃO NAVAL – INE 2017				
2017 Milhões de €	Número de empresas	VN Volume de negócios	VAB Valor acrescentado bruto	FBC Formação bruta do capital fixo
Reparação naval	246	164.1	55.3	2.6
Construção de navios metálicos	48	92.0	24.4	0.51
Construção de navios não metálicos	26	10.1	2.9	0.31
Construção de embarcações de recreio	59	68.0	22.0	5.4
Construção naval duplicou o VN relativamente a 2013, mas mantém relativamente pouco impacto, se comparada com outros sectores industriais				

## 9. CONCLUSÃO: OS PROTAGONISTAS E OS DESAFIOS

A revitalização da indústria naval nacional não é tarefa trivial mas justifica-se plenamente que sejam tomadas medidas objectivas nesse sentido. Os diversos sectores da Economia do Mar que dependem dos navios, carecem desse activo, que deverá ser criteriosamente dimensionado à escala do País que tem na relação marítima um elemento fundamental da sua identidade, da capacidade de gerar emprego e de fazer crescer a economia.

Identificam-se os principais protagonistas e os desafios que se afiguram fundamentais na revitalização.

Os protagonistas:

- As Administrações Central, Regionais e Locais estabelecendo políticas públicas e entabulando acções orientadas para o desenvolvimento do sector numa perspectiva económica e social;
- O Sector Empresarial, tendo como elemento catalisador o associativismo e a cooperação;
- A Academia, os Institutos e Centros de Ciência e Tecnologia, quando envolvidos em projectos inovadores centrados no desenvolvimento de produtos e processos de real interesse para a economia nacional e não apenas para garantir fundos para o funcionamento das instituições e para o emprego dos grupos de investigação.

Os desafios:

- Para uma retoma e crescimento razoáveis, apenas uma forte determinação estratégica e uma articulação entre a liderança política, as instituições de ensino e investigação e os agentes sócio-económicos nacionais poderá permitir ultrapassar as dificuldades que existem e as que se perspectivam. As iniciativas anteriores que não tiveram sucesso devem ser analisadas, para não se repetirem os erros.
- São fundamentais a capitalização, actualização tecnológica, o reforço das competências profissionais em todos os patamares, o aumento de produtividade e a recuperação da credibilidade de indústria naval nacional, como um todo.

### UMA NOTA FINAL:

A indústria naval é considerada estratégica na maioria dos países oceânicos. Além da mais valia económica intrínseca, é reconhecido que tem grande impacto na empregabilidade qualificada e que tem um relevante efeito multiplicador nas economias e no emprego de outros sectores económicos.

Que esse reconhecimento também seja admitido em Portugal e seja convertido em políticas e em iniciativas consequentes!



### III SEMINÁRIO INTERNACIONAL “PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 10 de Outubro

Senhores Académicos, Senhores Convidados, a todos saúdo, não podendo deixar de referir a sempre simpática presença da Senhora Embaixadora do Reino de Espanha em Portugal que aceitou o nosso convite, para mais no dia da sua Festa Nacional.

Cumprimento, naturalmente, o Senhor Almirante António Silva Ribeiro, nosso académico emérito que, como todos sabem, desempenha as altíssimas funções de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas. Senhor Almirante, é sempre bem-vindo a esta sua academia.

Mas saúdo muito especialmente a Senhora Professora Isabel Valente e o Senhor Professor Hipólito de La Torre por, pelo terceiro ano consecutivo, terem organizado este Seminário Internacional e também, por neste ano de 2019, terem decidido convidar a Academia de Marinha a acolhê-lo e nele participar.

Estes cumprimentos são extensivos aos Senhores Professores Carlos Amaral e António Cordeiro, co-coordenador com a Professora Isabel Valente do Grupo de Investigação Europeísmo, Atlânticidade e Mundialização do Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX da Universidade de Coimbra e Coordenador Científico deste mesmo Centro, respectivamente.

Já não é a primeira vez que colaboramos com o Centro de Estudos Interdisciplinares da Universidade de Coimbra. Fazê-lo hoje, em conjunto com o Departamento de História Contemporânea da Universidade Nacional de Educação a Distância de Madrid, será um gosto acrescido que prestigia esta Academia, para mais por se ir discutir um tema de plena centralidade, passada, presente e futura e, que se enquadra totalmente na nossa missão.

De facto, o Atlântico como um espaço definido no mundo, nem sempre foi uma realidade para os povos que habitaram as suas margens. Durante séculos, o Mar Oceano era tido como uma fronteira intransponível, sendo a comunicação com terras longínquas e com os seus respetivos povos, culturas e recursos feito, numa óptica europeia, por terra ou em ambiente de navegação costeira, essencialmente através do Mediterrâneo, o Mare Nostrum romano, que constituía o centro do mundo conhecido.

A definição do espaço Atlântico, com as margens que facilmente hoje lhe atribuímos foi uma construção maioritariamente portuguesa e espanhola, cujos navegadores, durante os séculos XV e XVI, embarcaram em viagens de exploração e colonização das margens deste oceano.

Através dos desembarques de Colombo nas Antilhas, de Cabral no Brasil, da exploração da costa africana, da Mauritània até ao Cabo e, mais tarde por Magalhães, o Atlântico ganhou uma nova dimensão, com margens definidas e espaços distintos a Norte e a Sul, ao mesmo



tempo que se adquiriria o conhecimento e experiência para que a travessia deste espaço pudesse ser levada a cabo com regularidade e segurança.

Iniciava-se assim um Mundo Atlântico, exclusivo de portugueses e espanhóis, que o dividem como tal em Tordesilhas, que exploram e colonizam as suas margens criando vastos impérios transoceânicos, cujas repercussões se fazem sentir até aos dias de hoje.

Este sucesso Ibérico rapidamente atraiu a atenção das restantes potências europeias que, impulsionadas por uma feroz competição entre estados, prontamente emularam o exemplo luso-espanhol, criando para si impérios transatlânticos que passaram a definir o Atlântico como um espaço prioritário na geoestratégia e geopolítica durante os séculos seguintes, o principal teatro de confronto entre potências.

Esta ordem durou até ao último decénio do século XX, altura em que a queda da União Soviética e o crescimento estrondoso dos gigantes asiáticos fez com que a importância do Atlântico fosse subalternizada, particularmente em relação ao eixo Ásia-Pacífico, para onde os principais atores da política internacional desviaram as suas atenções.

Apesar disto, o Atlântico não deixa de ser um espaço vital, que apresenta várias oportunidades de exploração económica, científica, energética e estratégica para os estados que o rodeiam, em particular para os países europeus, que nunca perderam de vista a importância que o Atlântico tem como via privilegiada para o mundo.

Assombrados por dificuldades políticas e económico-financeiras de ordem variada, uma ideia que parece consensual entre os estados europeus é a de explorar e manter este oceano como uma região predominante no plano global.

Neste panorama, o investimento e aproveitamento do mar são pontos da mais elevada ordem nos programas estratégicos dos europeus, estando os países ibéricos particularmente bem posicionados para daí tirarem dividendos.

Colocando-se na vanguarda deste novo movimento de descoberta, não só através da sua posição geográfica, numa frente privilegiada para o Atlântico, mas principalmente porque a sua cultura, história e língua foram aquelas que moldaram este oceano e que ainda predominam nas suas margens, a posição de Portugal e Espanha é de grande importância e valor, capaz de criar pontes transatlânticas e voltar a afirmar, tal como há cinco séculos atrás, um Mundo Atlântico.

Dito isto, e porque se seguirão ainda duas intervenções de abertura, e o programa, apesar de muito bem estruturado, não deixa de ser longo, é tempo de terminar.

A todos desejo um bom dia de trabalho e que, no fim dele, dêem o vosso tempo como bem empregue.

Muito obrigado

SESSÃO DE ABERTURA DO III SEMINÁRIO INTERNACIONAL  
“PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO”

**METODOLOGIA DOS ESTUDOS MARÍTIMOS**

Comunicação apresentada pelo Académico  
António Silva Ribeiro, em 10 de Outubro

**1. INTRODUÇÃO**

Os estudos marítimos são um novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, destinado a gerir os desafios decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança.

Devido à sua modernidade, encontram-se numa fase inicial de construção e composição do seu conteúdo científico e da sua institucionalização. É um facto que já se realizam, em diversos países, alguns cursos de estudos marítimos com a natureza preconizada. Porém, verifica-se que, pela modernidade da sua criação, ainda não produziram um corpo de trabalhos académicos de referência. Por isso, são mal conhecidos e não existem muitos textos a eles dedicados, ao contrário daquilo que acontece no campo das ciências naturais ligadas ao mar e focalizadas na biologia, na física e na química, ou na área das ciências da terra, que englobam, entre outras, a geologia, a geofísica, a meteorologia, a hidrografia e a oceanografia.

Foi, neste contexto, que adquiriu grande relevância a iniciativa pioneira da Marinha do Brasil (MB), assumida pela Escola de Guerra Naval (EGN) e pelo seu Centro de Estudos Políticos e Estratégicos (CEPE), que levou à criação de um mestrado em estudos marítimos, o primeiro do Brasil nesta matéria. Por isso, tive imenso gosto em aceitar o convite, do então director da EGN, vice-almirante Garnier, para, no dia 11 de Fevereiro de 2014, proferir a lição inaugural do lançamento da primeira edição do referido mestrado que, estou certo, muitos bons serviços continuará a prestar ao Brasil, como é tradição da sua prestigiada Marinha e se tornou claro pela recente criação de um programa de doutoramento na mesma área científica.

Paradoxalmente, em Portugal, país de génese e cultura marítimas, não existe qualquer curso semelhante ao ministrado na EGN! Nestas circunstâncias e com o propósito de continuar a contribuir para alterar a situação e minimizar os seus inconvenientes para a compreensão e o uso do mar, partilho algumas ideias preliminares sobre como se poderão organizar os estudos marítimos em Portugal. Neste contexto, espero dar um contributo para a reflexão sobre uma possível forma de aproveitamento do potencial de ensino, de investigação e desenvolvimento, bem como dos recursos, das capacidades, das competências e das actividades das corporações comerciais, industriais, de ciência aplicada e de segurança marítima existentes no país, tendo em vista perspectivar o seu eventual contributo para um novo encontro estratégico de Portugal com o mar.

Este texto começa com uma abordagem ao conceito de estudos marítimos, explicitando a sua natureza, objecto, finalidade, atributos, método, ferramentas e utilidade científica.

Depois, demonstra a importância da Escola Naval (EN), em parceria com outras entidades, constituírem um fórum de excelência adequado ao ensino, à investigação e à difusão das matérias que dão substância aos estudos marítimos em Portugal. Neste âmbito, identificam-se possíveis tipos de entidades e debatem-se as vantagens, para os parceiros e para a EN, decorrentes do curso ser ministrado, em conjunto, por uma escola reputada no estudo do mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, e por várias outras instituições especializadas no ensino, em diversas áreas das ciências sociais, bem como por outras entidades que agregam a sua experiência de actuação nos assuntos do mar.

Em seguida, caracteriza-se o modelo proposto para a realização dos estudos marítimos. A sua descrição é iniciada com o exame sistémico às relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, tendo em vista identificar as preocupações delas decorrentes. A tipificação do modelo de estudo continua explicitando que, para sustentação teórica dos estudos marítimos, recorre-se à técnica de articulação transdisciplinar, para usar os contributos habilitantes de diversas ciências sociais, nomeadamente a história, as relações internacionais, a filosofia política, a economia, o direito, a psicologia, a antropologia, etc. Para a investigação e análise do objecto dos estudos marítimos, utiliza-se a mesma técnica de articulação transdisciplinar, para explorar os contributos estruturantes da geografia, da ciência política, da estratégia e da gestão. A definição do modelo prossegue com a descrição da forma como se procede à gestão dos desafios decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança. Neste contexto, realçam-se as limitações da base científica, a importância da criatividade da arte e a necessidade de harmonia entre a base científica e a criatividade da arte no modelo dos estudos marítimos.

O trabalho continua com a explicitação do método de investigação e análise, abordando a natureza das linhas de investigação e a respectiva direcção, conteúdo e estrutura. A natureza das linhas de investigação resulta dos contributos da geografia, que permitem identificar, a partir das preocupações de desenvolvimento e de segurança, os tipos de desafios culturais, económicos, ambientais, diplomáticos e securitários decorrentes dos imperativos da posição de Portugal no Globo Terrestre. A direcção e o conteúdo das linhas de investigação são uma consequência dos contributos da política e da estratégia, que permitem evidenciar os processos de expressão e as formas de materialização dos desafios associados, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar. A gestão permite identificar as soluções e as medidas destinadas a superar os desafios de desenvolvimento e de segurança, tendo em vista definir a estrutura das linhas de investigação, que é materializada pelos objectivos estratégicos a alcançar (o que fazer?) e pela caracterização das correspondentes acções (como fazer?), destinadas a preparar e a empregar as capacidades marítimas de Portugal, para que o país possa usar o mar no seu interesse.

O texto termina com a apresentação das conclusões, que evidenciam, sucintamente, as grandes linhas do procedimento preconizado, bem como os contributos do trabalho para o

conhecimento do mar, e os subsídios de ordem prática para a estruturação do campo académico dos estudos marítimos.

## 2. CONCEITO

Como se afirmou antes, os estudos marítimos são um novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, destinado a gerir os desafios decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança.

Intrínsecos a esta definição e, com grande relevância, estão os conceitos operacionais de: campo académico transdisciplinar; gestão; desafios de desenvolvimento e segurança; relações críticas e contínuas do Homem com o mar. Relativamente a estes conceitos, importa clarificar o seu entendimento no âmbito do presente texto, pela relevância que possuem na estruturação do pensamento sobre as diversas realidades do mar, representando-as, no nosso espírito, por meio das suas características gerais.

O campo académico transdisciplinar traduz o ramo do conhecimento formalmente ensinado na universidade, que adopta um modo de pensar complexo e organizador, que atravessa várias disciplinas, que colaboram entre si para proporcionar unidade ao conhecimento e dar dinâmica ao ensino.

A gestão pode ser definida, de forma muito simplificada, como o conjunto de decisões e acções ligadas, no essencial, ao planeamento, à organização, à liderança e ao controlo, que determinam o desempenho de curto, médio e longo prazos de uma entidade.

Os desafios de desenvolvimento e de segurança relacionam-se, quer com as ameaças e as oportunidades existentes no ambiente externo dos actores marítimos, quer com as potencialidades e as vulnerabilidades que compõem o seu ambiente interno. Os desafios de desenvolvimento estão associados às actividades marítimas que podem proporcionar ganhos sensíveis de progresso e bem estar, enquanto os desafios de segurança estão ligados às actividades marítimas que podem garantir o usufruto tranquilo e pacífico dos bens físicos, mentais e morais relacionados com o mar.

Para os diferentes actores marítimos, públicos e privados, nacionais e internacionais, onde os Estados assumem natural relevância, as relações críticas e contínuas do Homem com o mar são traduzidas pelos processos que contribuem para alterar a ordem estabelecida, e que se desenvolvem questionando a normalidade reconhecida por aquelas entidades. Estes processos, de natureza política e estratégica, recorrem, frequentemente, à coacção, com exploração ampla das forças materiais e mentais à disposição de cada actor marítimo, segundo acções que fomentam o estado de desacordo do sistema político, associado à prossecução de objectivos divergentes.

Os estudos marítimos, com a natureza que se acabou de caracterizar, surgiram, com alguma visibilidade, na primeira década do século XXI, tendo como objecto de estudo os desafios geográficos, que decorrem dos imperativos da posição, e as circunstâncias políticas e estratégicas associadas, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar.

A definição deste objecto está intimamente ligada à finalidade dos estudos marítimos, que consiste em formar profissionais completos, dotando-os com as ferramentas de gestão e o saber necessário para pensarem como homens de acção e agirem como homens de pensamento, no âmbito dos processos de tomada de decisão, em matérias de desenvolvimento e de segurança relacionadas com o uso do mar, inerentes às actividades dos sectores público e privado, que importam aos governos, às indústrias, aos serviços, às infraestruturas, às organizações ambientais, às comunidades marítimas, às organizações culturais, e às organizações de segurança e defesa. Tudo isto, para facilitar a integração do mar nas políticas e estratégias públicas e privadas, pelo incremento da compreensão, da acessibilidade e da valorização do seu uso.

Os atributos científicos dos estudos marítimos decorrem do facto de possuírem um objecto preciso e susceptível de investigação e análise, com recurso a um método, que explica, convenientemente, a essência, a causalidade e os efeitos dos factos e acontecimentos decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, recorrendo a ferramentas teóricas (perspectivas) e a ferramentas práticas (técnicas), próprias ou emprestadas de outras ciências sociais, ciclicamente transformadas pela actividade intelectual.

Para isso, o método de investigação e análise do objecto dos estudos marítimos relaciona, agrega, interliga, integra, modifica e enriquece diversas disciplinas das ciências sociais, que possuem objectos de estudo distintos, nomeadamente a história, as relações internacionais, a filosofia política, a economia, o direito, a psicologia, a antropologia, a geografia, a ciência política, a estratégia e a gestão, entre outras. Desta forma, da confrontação entre as diversas disciplinas científicas, emergem novos dados, que as articulam entre si e oferecem uma nova visão da realidade do mar, o que permite compreender fenómenos que não seriam inteligíveis com o conhecimento resultante de apenas uma delas.

As ferramentas teóricas de investigação e análise do objecto dos estudos marítimos poderão ser as perspectivas das tendências individuais, racionalista, funcionalista e sistémica. Relativamente às ferramentas práticas, possuem relevância as técnicas de observação documental, de observação directa, de comparação, de sistematização e de articulação transdisciplinar. Realça-se, contudo, que, relativamente às ferramentas teóricas, tem particular utilidade a perspectiva sistémica porque, ao estruturar o exame das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, garante a prevalência do pensamento organizado, na busca da compreensão sobre a complexidade dos assuntos marítimos encarados como um todo, bem como na superação do movimento de especialização da ciência e da fragmentação do conhecimento sobre o mar. Quanto às ferramentas práticas, salienta-se que a técnica de articulação transdisciplinar é a determinante na sustentação teórica, e na investigação e análise do objecto dos estudos marítimos, na medida em que visa a unidade do conhecimento, resultante de uma interacção máxima entre as disciplinas a que recorre, respeitando as suas individualidades, onde cada uma delas colabora para um saber comum complexo, sem as transformar numa única disciplina.

O objecto, a finalidade, os atributos, o método e as ferramentas dos estudos marítimos relevam imenso na sua utilidade para fomentar a investigação sobre o mar em múltiplas disciplinas das ciências sociais, para promover o debate académico rigoroso e construtivo sobre o mar, e para inspirar a compreensão dos assuntos do mar. Tudo isto, tendo em vista facilitar o trabalho dos especialistas em estudos marítimos, na elaboração e implementação das políticas e estratégias públicas e privadas marítimas, na participação relevante nas actividades marítimas das organizações nacionais e internacionais, e na gestão dos processos de inovação científica e tecnológica marítima, aspectos essenciais para potenciar um novo encontro estratégico de Portugal com o mar.

### 3. FÓRUM DE EXCELÊNCIA

A nível mundial ainda não se conhecem muitos estabelecimentos de ensino superior a ministrarem cursos de estudos marítimos, com as características semelhantes às que se preconizam neste texto. Para além disso, os que existem foram estruturados segundo modelos de concepção e métodos de desenvolvimento parcialmente distintos, fruto das realidades e das necessidades de cada país. Por isso, sendo difícil tomar como paradigma de referência o processo de criação de qualquer dos casos existentes, preferiu-se esboçar as linhas fundamentais da sua institucionalização com alguma originalidade, de forma a justificar a opção preconizada para Portugal.

Assim, quando se pretende escolher um fórum de excelência, adequado para desenvolver este novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, aquilo que interessa, em primeira instância, é identificar uma instituição credível de ensino superior, cuja actividade fundamental esteja claramente focalizada, estabilizada e reputada no estudo das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança. De uma forma geral, tais instituições estão residentes nas marinhas militares, por vezes há séculos, porque estas sempre tiveram amplas responsabilidades no mar. Depois, há que fortalecer as capacidades dessa instituição, com as de outras do mesmo nível e igualmente conceituadas, que contribuam para o estudo do objecto e para o cumprimento da finalidade dos estudos marítimos, pela incorporação do conhecimento agregado das suas áreas de especialização mais robustas nas ciências sociais. Neste âmbito, assumem relevância as instituições de ensino superior público e privado, que possuam competências nas diversas disciplinas das ciências sociais que importam aos estudos marítimos. Interessa, ainda, agregar organizações governamentais e não-governamentais, e corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, que transportem, para a formação em estudos marítimos, os seus recursos, capacidades, competências e actividades no mar.

É, neste contexto, que em Portugal faz todo o sentido considerar a EN como o elemento motor do fórum de excelência para a realização dos estudos marítimos, tal como os apresentamos. Com efeito, desenvolvendo este novo campo académico transdisciplinar a partir do

prestigiado estabelecimento de ensino superior da Marinha, as instituições parceiras beneficiarão da conjugação de esforços para o preenchimento de uma lacuna académica incompreensível e intolerável num país cujo futuro está tão dependente do mar. Depois, vão poder usufruir de um sólido conjunto de recursos, capacidades e competências humanas e materiais há muito instaladas na EN, cuja actividade sempre foi dedicada ao estudo do mar e que, por isso, dispõe de um corpo docente com qualificações específicas para parte substantiva da actividade lectiva, e com a experiência decorrente de muitos anos de vivências marítimas. Evidentemente que as instituições académicas portuguesas parceiras da EN, embora não sendo de génese marítima, dominam áreas científicas de especialização relevantes para os estudos marítimos, pelo que os seus contributos são muito importantes para a constituição de um corpo docente multidisciplinar e robusto. Desta forma, o curso em estudos marítimos contribuirá para formar especialistas que pensam o mar com competência e na perspectiva nacional, requisito essencial ao desenvolvimento de teorias próprias sobre o uso do mar, bem como para gerar e renovar o pensamento político e estratégico marítimo de Portugal.

Da escolha da EN como motor do fórum de excelência para a realização dos estudos marítimos, também resulta um conjunto de vantagens para a instituição, extensíveis à Marinha. Em primeiro lugar, pelo que decorre da partilha de conhecimento acumulado sobre questões marítimas, com as instituições parceiras na realização daquele curso, bem como com os alunos que o frequentarem, e que serão originários de diversas organizações públicas e privadas, nacionais ou internacionais, com interesses e actividades no mar. Ora, isso é muito importante para desenvolver visões transdisciplinares sobre o uso do mar, complementares daquelas que já existem na Marinha e na EN, fruto da sua actividade fundamental, ou estruturante, ser no campo da segurança, e que o curso em estudos marítimos, embora com muitos empenhamentos e contributos em todas as áreas relativas ao desenvolvimento, ampliará. Para além disso, a focalização dos estudos marítimos na EN permitirá reforçar a produção académica transdisciplinar desta instituição sobre o mar, incrementando o seu campo de actividade em áreas tão distintas como a cultura, a economia, o ambiente, a diplomacia e a própria segurança. Também fomentará um conjunto de outras linhas de reflexão complementares das existentes, que contribuirão para que a opinião pública em geral e os decisores políticos em particular, percebam a relevância da missão da Marinha, em campos muito distintos daqueles que decorrendo do seu contributo directo para a segurança, e que estão relacionados, sobretudo, com as actividades de natureza não militar. Ora, isso é essencial para que, ao aumentar o entendimento sobre a necessidade e utilidade da Marinha, ocorra um incremento dos apoios políticos e públicos às propostas que faz no campo da edificação, da sustentação e do emprego das suas capacidades materiais e humanas, tendo sempre em vista servir Portugal no mar.

A agregação, no fórum de excelência para a realização dos estudos marítimos, de organizações governamentais e não-governamentais, e de corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, também é muito vantajosa para a EN e para as instituições parceiras de natureza académica. Com efeito, permite incorporar, na formação em estudos marítimos,

os seus recursos, capacidades, competências e actividades diversificadas nos assuntos do mar. Para além disso, acrescenta as abordagens pertinentes para aumentar a percepção da relevância da missão, das instituições académicas cooperantes, na operacionalização dos estudos marítimos, e desenvolve os níveis de entendimento sobre a sua necessidade e utilidade junto dos parceiros operativos. Acresce que contribui para incrementar o recurso a actividades lectivas e de investigação, como factor de potenciação das organizações e dos indivíduos que realizam actividade no mar.

#### 4. MODELO DE ESTUDO

A caracterização do modelo dos estudos marítimos é um assunto que vem merecendo atenção acrescida em alguns países, suportada por investigações, debates e trabalhos científicos. Apesar disso, ainda não existem tendências claras nem consensos firmes nesta matéria, devido ao pouco tempo de existência deste novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, bem como às especificidades dos comportamentos do Homem, relativamente ao mar, em cada país.

Como contributo para tais debates, e com base nas minhas pesquisas e artigos científicos sobre a matéria, parece plausível desenvolver os estudos marítimos segundo um modelo que, com recurso às ferramentas teóricas das ciências sociais, começa por examinar as relações críticas e contínuas do Homem com o mar em matérias de desenvolvimento e de segurança, tendo em vista identificar as preocupações que, nessas áreas, necessitam de ser percebidas e geridas.

Como foi referido antes, as ferramentas teóricas englobam as perspectivas das tendências individuais, racionalista, funcionalista e sistémica. Para o exame das relações críticas e contínuas do Homem com o mar em matérias de desenvolvimento e segurança, tem particular utilidade a perspectiva sistémica, que garante a prevalência do pensamento organizado na busca da compreensão sobre a complexidade dos assuntos marítimos encarados como um todo, bem como na superação do movimento de especialização da ciência e da fragmentação do conhecimento sobre o mar.

Neste contexto, importa notar que, no passado, os oceanos foram ilusoriamente associados à abundância de recursos económicos marítimos e à capacidade de resistir aos usos e abusos da Humanidade. Durante séculos, apesar dos problemas da pirataria e dos riscos das intempéries naturais, as espécies piscícolas bastaram para as necessidades de consumo, os resíduos lançados ao mar criaram apenas pequenas perturbações locais temporárias, a protecção do património cultural não foi uma preocupação e existiram poucas armadas relevantes, capazes de afectar a segurança dos Estados costeiros. Neste contexto, desenvolveu-se o conceito de liberdade dos mares, baseado no pressuposto de que o exercício do direito de uso por uma entidade, dificilmente acarretaria a violação da mesma prerrogativa de outros titulares. A única excepção admitida àquele conceito, destinou-se a permitir a defesa dos Estados costeiros. Para isso, foi estabelecida uma faixa de três milhas marítimas de largura, que correspondeu ao alcance de um canhão no século XVII, designada por mar territorial, e onde era legítima a afirmação da autoridade soberana dos Estados costeiros.



Os rápidos progressos da ciência e da tecnologia verificados no século XX, permitiram compreender melhor os impactos das actividades humanas nos oceanos, o que, combinado com a sua difusão intensiva e extensiva à escala mundial, modificou a crença de que, no uso do mar, se poderiam acomodar todos os interesses da Humanidade. Com efeito, as condições de abundância e liberdade reduziram-se substancialmente, e as disputas passaram a determinar as relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, das quais resultaram preocupações muito relevantes e complexas para os Estados. No campo do desenvolvimento, essas preocupações estão associadas aos processos de enriquecimento, dos países e dos cidadãos, relativos ao mar, tendo, também, em consideração a maior escassez de recursos em terra. No âmbito da segurança, estão ligadas à preservação da integridade territorial e dos bens físicos, mentais e morais, dos países e dos cidadãos, relativos ao mar.

Concluído o exame das relações críticas e contínuas do Homem com o mar e identificadas as decorrentes preocupações de desenvolvimento e de segurança, o modelo dos estudos marítimos recorre às ferramentas práticas, que compreendem as técnicas de observação documental, de observação directa, de comparação, de sistematização e de articulação transdisciplinar. Como foi referido anteriormente, qualquer destas técnicas importa aos estudos marítimos. Porém, é a técnica de articulação transdisciplinar que proporciona maiores contributos para a sustentação teórica e para a investigação e análise do objecto dos estudos marítimos, na medida em que visa a unidade do conhecimento, resultante de uma interacção máxima entre as disciplinas das ciências sociais a que recorre, cuja individualidade respeita, e do fomento da colaboração de cada uma delas para um saber comum complexo, sem transformação numa só disciplina.

Os contributos habilitantes das ciências sociais são proporcionados por um conjunto de disciplinas indirectas, assim designadas pela sua função de sustentação teórica dos estudos marítimos. Entre outras, destacam-se: a história, que trata da evolução das políticas; as relações internacionais, direccionadas para a interacção dos actores; a filosofia política, preocupada com as questões normativas com visão de futuro; a economia, focalizada nas actividades marítimas e nos seus benefícios; o direito, centrado nas normas constitucionais, nos costumes e nos tratados; a psicologia, vocacionada para a personalidade dos líderes e dos povos marítimos; e a antropologia, incidindo nas características físicas e culturais desses povos.

Os contributos estruturantes das ciências sociais são providenciados pelas quatro disciplinas directas, assim designadas pela relevância na investigação e análise do objecto dos estudos marítimos. Estas disciplinas são: a geografia, que está focalizada nos imperativos da posição no Globo Terrestre; a ciência política, que está preocupada com as relações de poder; a estratégia, que privilegia a exploração da força; e a gestão, que visa a eficiência e a eficácia. São elas que propiciam uma representação do exame simplificado das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, na medida em que:

- A geografia permite identificar a essência dos diversos tipos de desafios de desenvolvimento e de segurança, decorrentes dos imperativos da posição ocupada por cada actor no mar, que conferem a natureza às linhas de investigação dos estudos marítimos;

- A ciência política permite identificar a causalidade dos vários processos de expressão dos desafios de desenvolvimento e de segurança, associados às relações de poder no mar, que imprimem a direcção às linhas de investigação dos estudos marítimos;
- A estratégia permite identificar os efeitos das formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, ligados à exploração da força no mar, que determinam o conteúdo das linhas de investigação dos estudos marítimos;
- A gestão permite identificar a natureza das soluções e medidas destinadas a superar, com eficiência e eficácia, os desafios de desenvolvimento e de segurança, e que consubstanciam a estrutura das linhas de investigação dos estudos marítimos.

Nestes termos, a gestão dos desafios de desenvolvimento e segurança é feita com recurso aos contributos habilitantes e estruturantes das ciências sociais, proporcionados por um conjunto de disciplinas indirectas e directas. O conhecimento científico por eles proporcionado deve, todavia, ser trabalhado com a criatividade da arte, em especial na combinação dos factores de decisão, usando a parte objectiva e subjectiva dos critérios de adequabilidade, de exequibilidade e de aceitabilidade, indispensáveis à elaboração, à escolha e à operacionalização das linhas de investigação dos estudos marítimos, cujo conteúdo engloba a definição dos objectivos estratégicos, bem como a concepção das correspondentes actividades destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas, tendo em vista gerir aqueles desafios, para que o mar possa ser usado no interesse de Portugal.

Em conjunto, tanto as disciplinas directas como as indirectas das ciências sociais, contribuem para conferir corpo à base científica do modelo dos estudos marítimos. Todavia, realça-se que, embora esta base científica esteja em constante expansão e aperfeiçoamento, apresenta sempre limitações estruturais e operacionais. As limitações estruturais decorrem, em especial, da insuficiência ou falta de qualidade dos dados, da diversidade de soluções possíveis, da irracionalidade acidental ou deliberada dos actores marítimos, bem como da multiplicidade e da personalização das decisões. As limitações operacionais são uma consequência, sobretudo, de proporcionarem resultados com diferentes níveis de sucesso, dependentes, em grande medida, da criatividade ligada ao génio, à inspiração e à inovação dos profissionais dos assuntos marítimos.

Nestas circunstâncias, face às limitações estruturais e operacionais do conhecimento científico associado aos estudos marítimos, é fundamental que este campo académico transdisciplinar das ciências sociais também recorra à criatividade da arte:

- Traduzida na genialidade da formulação e operacionalização das linhas de investigação, onde se combinam os factores de decisão, de acordo com os princípios e as regras estratégicas de aplicação;
- Reflectida na escolha inspirada dessas linhas de investigação, depois de submetidas às provas da estratégia, e desenvolvidas nos patamares de decisão e execução exigidos pela complexidade da organização de cada actor marítimo;
- Representada na forma inovadora como essas linhas de investigação poderão contribuir para proporcionar vantagem estratégica ao actor marítimo que as concebe e operacionaliza.

A criatividade da arte necessária aos estudos marítimos é revelada pelo talento do profissional, projecta-se pela sua capacidade intelectual e é vincada pela sua personalidade. Tem, por isso, uma forte componente intrínseca à pessoa que realiza os estudos marítimos. Todavia, pode e deve ser desenvolvida à custa da formação em gestão e de muito trabalho prático diversificado, como acontece em todos os campos de actividade humana.

É a justa harmonia entre a base científica e a criatividade da arte, que confere aos estudos marítimos uma grande relevância para formar profissionais completos, dotados com as ferramentas de gestão e o saber necessário para pensarem como homens de acção e agirem como homens de pensamento, no âmbito da elaboração das políticas e estratégias públicas marítimas, na gestão dos processos de tomada de decisão e nas actividades do sector público e privado.

## 5. MÉTODO DE INVESTIGAÇÃO E ANÁLISE

### 5.1 Natureza das linhas de investigação

No caso de Portugal, a geografia mostra que, face às preocupações de desenvolvimento e de segurança, é preciso ter em consideração: a enorme área das suas águas jurisdicionais, com 1.7 milhões de km<sup>2</sup>, equivalentes a 19 vezes o território emerso nacional; a extensão da plataforma continental, com quase 4.1 milhões de km<sup>2</sup>, correspondentes, aproximadamente, a 44 vezes o território emerso nacional; os mais de 97% de território marítimo, que compõe o acervo soberano de Portugal. Nestes espaços, com recursos biológicos e ricos em recursos minerais de alto valor, é necessário atender a tudo aquilo que decorre do pensamento e das vivências culturais marítimas, do intenso tráfego no mar e no ciberespaço suportado pelos cabos submarinos, nomeadamente a circulação de pessoas, mercadorias e informações essenciais à actividade económica globalizada, à sustentabilidade ambiental e à manutenção dos níveis de progresso e de bem-estar dos povos. É, igualmente, indispensável ter presentes as disputas sobre as delimitações dos espaços marítimos e os múltiplos desafios decorrentes de ameaças erosivas, sistémicas e militares, que impõem medidas de protecção (*security*), bem como os perigos resultantes de ameaças patrimoniais, que requerem acções de salvaguarda (*safety*).

Nestas circunstâncias, e associados a estes factores geográficos, evidenciados pelos imperativos da posição marítima de Portugal, é possível identificar desafios de desenvolvimento e de segurança, de natureza cultural, económica, ambiental, diplomática e securitária, relacionados com o uso do mar, que conferem a natureza às linhas de investigação dos estudos marítimos, cuja direcção e conteúdo, fundados nas circunstâncias políticas associadas às relações de poder (processos de expressão) e nas circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força (formas de materialização), se esboça de seguida, tendo em vista, com recurso à gestão, identificar a respectiva estrutura, traduzida na eficiência e eficácia (soluções e medidas), ligadas ao que fazer (objectivos) e como fazer (acções) para Portugal usar o mar no seu interesse.

## **5.2 Direcção, conteúdo e estrutura das linhas de investigação**

### **5.2.1 Linha de investigação cultural**

As circunstâncias políticas, associadas às relações de poder focalizadas na cultura marítima, revelam que os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos têm uma vertente filosófica e outra sociológica.

A expressão filosófica de tais processos está ligada à vida intelectual e ao pensamento crítico e reflexivo dos Portugueses sobre o mar. Neste contexto, é evidenciada no estudo das ciências e das artes ligadas ao mar, assim como no estado de perfeição intelectual e moral sobre os assuntos do mar, somente atingido por algumas elites nacionais.

A expressão sociológica desses processos é traduzida pelo conjunto de estilos, de métodos e de valores materiais que, juntamente com os bens morais relacionados com o mar, foram adoptados pelos Portugueses. Neste contexto, releva do acervo de objectos, de utensílios e de instrumentos marítimos, bem como do conjunto de hábitos corporais ou mentais marítimos, que servem, directamente, para a satisfação das necessidades dos cidadãos.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo da cultura marítima, segundo a expressão filosófica, mostram que as formas como se materializam os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão ligadas à maior ou menor robustez da mentalidade marítima dos Portugueses, que traduz, quer o seu talento para valorizarem o que foram, o que são e o que querem ser usando o mar, quer a sua inteligência para pensarem o mar como elemento fulcral da vida colectiva, em função da qual podem conceber e pôr em prática os grandes projectos marítimos do país.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo da cultura marítima, segundo a expressão sociológica, evidenciam que as formas como se materializam os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão associadas àqueles projectos marítimos, assumidos por uma faculdade ou potência interior, em virtude da qual cada português manifesta um desejo, uma intenção, uma pretensão, uma tendência, uma disposição de espírito, ou uma propensão, mais ou menos irresistível, para se empenhar em actos de natureza marítima. Isto é, cada cidadão determina-se a fazer o que lhe compete relativamente ao uso do mar na óptica do interesse colectivo, o que, vulgarmente, se designa por vontade marítima nacional. Esta será uma força intangível que mobiliza os Portugueses na prossecução daqueles projectos marítimos nacionais, admitindo os maiores sacrifícios individuais e colectivos.

A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como aos respectivos processos de expressão e formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia que, em Portugal, a estrutura da linha de investigação cultural poderá estar associada às soluções e medidas ligadas à definição de um objectivo estratégico relacionado com o reforço da identidade marítima dos cidadãos. Para isso, segundo a expressão filosófica, importa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à materialização daquele objectivo, nomeadamente como desenvolver: os

sentimentos, as ideias e as formas de sentir do povo sobre o mar, bem como a inteligência que facilita o pensamento, a concepção, a compreensão e a identificação do povo com o mar. Na expressão sociológica, interessa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à materialização daquele objectivo, nomeadamente como fomentar: a estrutura física necessária ao desenvolvimento de recursos, de capacidades e de competências, bem como de actividades culturais marítimas apropriadas; a pesquisa, a difusão e preservação dos conhecimentos relacionados com o património cultural integrado pela história, pelas ciências, pelas letras e pelas artes relativas ao mar; a guarda, conservação e divulgação dos objectos, dos utensílios e dos instrumentos marítimos de valor histórico, artístico e documental; e a preservação dos estilos de vida, compostos pelos conjuntos de hábitos corporais e mentais marítimos dos cidadãos.

### **5.2.2 Linha de investigação económica**

As circunstâncias políticas, associadas às relações de poder focalizadas na economia do mar, evidenciam que os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão ligados à gestão dos recursos marinhos, na medida que as actividades humanas, de exploração e consumo, ameaçam os níveis de utilização sustentável dos bens que integram o património natural marítimo. Na realidade, pesqueiros outrora muito produtivos encontram-se, hoje, à beira da exaustão, ou estão irreversivelmente destruídos, facto que eliminou a fonte de subsistência e o sentido das vidas de algumas comunidades costeiras. Por outro lado, os fundos marinhos são a última grande mina mundial de recursos inertes. Contudo, a sua extracção poderá perturbar os ecossistemas e inviabilizar a preservação dos recursos vivos na coluna de água sobrejacente. A agravarem-se as necessidades de recursos marinhos, impostas pelo crescimento da população mundial e pelo aumento dos requisitos de desenvolvimento, é provável que as potências com economias mais dinâmicas, dispendo das necessárias capacidades políticas, científicas, tecnológicas, económicas e securitárias, não sejam entusiastas de medidas assentes na equidade, na solidariedade e na partilha, destinadas a regulamentar, de forma justa e eficaz, a exploração económica do alto mar. Com efeito, essa regulamentação agravaria, ainda mais, as restrições de acesso, por exemplo, aos recursos inertes existentes na área oceânica comum, e reforçaria a jurisdição das potências sem aquelas capacidades para os explorar nas respectivas zonas económicas exclusivas. Nestas circunstâncias, parece óbvio que os benefícios retirados da exploração dos recursos marinhos continuarão a ser desigualmente partilhados.

Para além das considerações feitas sobre a gestão dos recursos marinhos, as circunstâncias políticas associadas às relações de poder focalizadas na economia do mar relevam para outros dois processos, onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos. Em primeiro lugar, no campo das actividades industriais e comerciais no litoral, porque estas têm associados conflitos de interesses crescentes entre grupos económicos e, destes, com os Estados costeiros, os grupos sociais e os indivíduos. Em segundo lugar, no aproveitamento das novas oportunidades económicas ligadas, em especial, à náutica de recreio e ao turismo náutico,

ao transporte marítimo, à actividade portuária, à logística marítima, à pesca, à aquacultura, à indústria de pescado, e à construção e reparação naval.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo da economia do mar mostram que as formas como se materializam os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos poderão estar ligadas à possibilidade de condicionamento de novas medidas restritivas no âmbito das pescas, cuja operacionalização requer grande determinação no exercício da autoridade do Estado no mar. Quanto aos recursos não vivos, tais desafios poderão estar associados à promoção dos efeitos da partilha desigual em áreas marítimas de países terceiros ou comuns, pelo uso de uma capacidade científica e tecnológica que garanta vantagem competitiva na identificação e na exploração desses bens. Relativamente ao exercício da autoridade do Estado no mar, aqueles desafios poderão decorrer da legislação e de projectos internacionais que desafiem a natureza e a dimensão dos interesses marítimos de Portugal, bem como de eventual dificuldade em exercer uma governação justa, eficaz e equitativa das actividades industriais e comerciais ligadas ao mar.

A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como dos respectivos processos de expressão e formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia que, em Portugal, a estrutura da linha de investigação económica poderá estar associada às soluções e medidas ligadas à definição de um objectivo estratégico relacionado com a promoção do desenvolvimento marítimo, explorando, de forma sustentável, o mar que é seu. Para isso, importa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à sua materialização, nomeadamente como: elaborar uma política pública da economia do mar; obter capacidade científica e tecnológica para identificar e explorar os recursos do mar; regular e exercer, com coordenação, a autoridade do Estado no mar.

### **5.2.3 Linha de investigação ambiental**

As circunstâncias políticas associadas às relações de poder focalizadas no ambiente marinho realçam que os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão relacionados com a influência destes na vida do Planeta, por serem uma imensa fonte abastecedora de energia, de água e de oxigénio, suporte da sobrevivência de centenas de milhões de pessoas e principal factor estabilizador do clima. Apesar da evidência destes factos, o Homem continua a despejar nos oceanos produtos extremamente nocivos para os ecossistemas marinhos, como são os hidrocarbonetos, os plásticos, os pesticidas, os metais pesados e os resíduos radioactivos. Todavia, a situação de crise ambiental que afecta os oceanos, não pode ser considerada isoladamente dos muitos problemas que afectam a terra e a atmosfera. Na realidade, eles formam, em conjunto, grande parte da problemática da biosfera, onde as questões do mar se ligam às da terra, através dos rios, da atmosfera e das zonas costeiras. Conjuntamente, englobam-se num quadro mais vasto, que liga a utilização dos recursos ao bem-estar

das gerações futuras e, em última análise, às perspectivas de sobrevivência da Humanidade. À medida que estas possibilidades se forem degradando, as ciências e as tecnologias ligadas ao mar tornar-se-ão cada vez mais relevantes na sustentabilidade ambiental, porque permitirão: evidenciar e reduzir os impactos das actividades humanas sobre o mar e as zonas costeiras; fomentar o conhecimento do mar e partilhar informações; satisfazer, racionalmente, as necessidades básicas de uma população em rápido crescimento.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo do ambiente marinho mostram que as formas como se materializam as preocupações de desenvolvimento e de segurança nos oceanos poderão estar ligadas a mecanismos internacionais de coacção, destinados a conter os efeitos degradadores da utilização irracional dos oceanos. É muito difícil prever, com rigor, a sua natureza e forma de concretização. No entanto, com base em exemplos do passado, referentes a outras áreas de actividade humana, parece plausível admitir a possibilidade de, numa primeira fase, consistirem apenas em críticas nos fóra internacionais. Porém, quando a energia resultante dos combustíveis fósseis, já não for relevante para alimentar os processos industriais que dinamizam o progresso dos países mais desenvolvidos, estes pregonizarão o emprego de pressões diplomáticas e poderão recorrer a manipulações das opiniões públicas e a sanções económicas, para forçarem os restantes Estados ao cumprimento de normas ambientais mais exigentes. Desta forma, contribuirão para a sustentabilidade ambiental. Contudo, assegurarão, igualmente, a vantagem competitiva dos seus produtos, manufacturados com recurso a outro tipo de energia, que terá, certamente, custos financeiros mais elevados. Nestas circunstâncias, desenvolver-se-á uma situação idêntica, por exemplo, àquela que ocorreu no início do século XIX, quando o Reino Unido, por dominar a tecnologia da máquina a vapor de alta pressão, pôde prescindir de mão de obra escrava massiva nos seus processos agrícolas e industriais, publicou o Acto contra o Comércio de Escravos (1807) antes de abolir a escravatura (1837), usou a sua marinha de guerra para impedir o tráfico de escravos no Atlântico e, assim, forçou os outros países europeus a usar energia mecânica, de forma a que a sua economia não perdesse competitividade. Neste quadro, também não se rejeita a hipótese de, no futuro, os Estados costeiros mais desenvolvidos utilizarem, pontualmente, forças militares para eliminar infraestruturas que considerem ser focos de degradação ambiental existentes noutros países, caso formas menos gravosas de coacção não surtam efeito, a ameaça seja suficientemente importante e tenha consequências transnacionais.

A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como aos respectivos processos de expressão e formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia que, em Portugal, a estrutura da linha de investigação ambiental poderá estar associada às soluções e medidas ligadas à definição de um objectivo estratégico relacionado com a preservação da qualidade ambiental do mar que é seu. Para isso, importa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à sua materialização, nomeadamente como: regulamentar, vigiar, fiscalizar e controlar as actividades

industriais marítimas; conter os efeitos das perturbações ambientais, em especial da poluição marítima; usar mecanismos internacionais para limitar a utilização irracional dos oceanos. Neste quadro, o facto das Nações Unidas terem anunciado a próxima década (2021-2030) como a Década da Ciência do Oceano para o Desenvolvimento Sustentável veio, não só elevar a importância das questões ambientais relacionadas com o Oceano, como também, valorizar o contributo da ciência para a linha de investigação ambiental.

#### **5.2.4 Linha de investigação diplomática**

Em 1982, perante a necessidade de manter a ordem jurídica nos oceanos e de orientar a utilização dos recursos neles existentes, foi aprovada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Esta “Constituição Universal dos Oceanos” ou “Lei do Mar”, como também é conhecida, procedeu à uniformização dos critérios para a delimitação dos espaços marítimos, cuja materialização começa, agora, a suscitar acesos debates, directamente relacionados com as duas posturas contrastantes, em termos de relações de poder focalizadas na diplomacia marítima, adoptadas pelos Estados costeiros em desenvolvimento e pelos desenvolvidos, no quadro do movimento global de expansão jurisdicional nos oceanos.

As circunstâncias políticas associadas às relações de poder focalizadas na diplomacia marítima realçam que os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão relacionados com o facto dos países em desenvolvimento, embora tendo legalmente estabelecidos os seus direitos de soberania e jurisdição sobre espaços marítimos vastíssimos, como possuem enormes vulnerabilidades nos respectivos instrumentos de poder político, científico, tecnológico, económico e securitário, revelam muitas dificuldades na definição e na operacionalização das políticas públicas marítimas, bem como na investigação, na exploração, na gestão e na defesa dos recursos marinhos. Na expectativa de suprirem tais deficiências, buscam alianças externas com Estados costeiros desenvolvidos e invocam preceitos éticos e morais, que procuram incorporar no Direito Internacional, para reivindicarem, com base nos preceitos da CNUDM, a sua autoridade sobre os mares. Porém, na falta de recursos, de capacidades e de competências para exercerem uma adequada governança marítima, sentem os seus interesses ameaçados.

Os Estados costeiros desenvolvidos adoptam um comportamento distinto, porque questionam qualquer mudança prejudicial à liberdade de exploração do leito e do subsolo marinhos, compatível com os seus interesses e a sua superior capacidade política, científica, tecnológica, económica e securitária. Para isso, afastam as discussões sobre a exploração do mar e dos benefícios económicos que os seus recursos naturais podem proporcionar, para as colocarem à luz dos grandes princípios políticos. Também se esforçam por compatibilizar o Direito Internacional com os seus interesses, o que significa evitar mais restrições à exploração dos recursos naturais no mar. Neste âmbito, relativamente à Área, adoptam a retórica igualitária do mar como recurso comum. Quanto à plataforma continental estendida, privilegiam a retórica da equidade na gestão cooperativa dos espaços marítimos, como está a acontecer no seio da União Europeia. Num



e noutro caso, os países desenvolvidos visam garantir um acesso privilegiado, em especial, aos recursos inertes existentes nos fundos oceânicos.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo da diplomacia marítima mostram que as formas como se materializam os desafios de desenvolvimento e segurança nos oceanos poderão estar ligadas ao movimento destinado a torná-los objecto do património soberano dos Estados costeiros, numa parte considerável da sua extensão. Tal acção é materializada por: restrições à exploração económica dos espaços marítimos; diferenciações de acesso, decorrentes da superioridade política, científica, tecnológica, económica e securitária; níveis de exploração resultantes das capacidades de utilização efectiva dos Estados, e desligados da titularidade da soberania ou jurisdição, como hoje já acontece com os hidrocarbonetos.

A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como dos respectivos processos de expressão e formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia que, em Portugal, a estrutura da linha de investigação diplomática poderá estar associada às soluções e medidas ligadas à definição de um objectivo estratégico relacionado com a acção credível no seu mar. Para isso, importa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à sua materialização, nomeadamente: mobilizar a sociedade civil para os assuntos do mar e capacitar os negociadores dos espaços marítimos; dispor da capacidade científica e tecnológica para afirmar o interesse nacional; obter capacidades multidisciplinares para ocupar e usar os espaços marítimos nacionais.

### **5.2.5 Linha de investigação securitária**

As circunstâncias políticas associadas às relações de poder focalizadas na segurança marítima revelam que os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos estão relacionados com a conjugação da inoperância dos Estados costeiros frágeis ou falhados, da globalização das utilizações do mar, e da deficiente cooperação internacional.

A inoperância dos Estados costeiros frágeis ou falhados é resultante das dificuldades de governabilidade e da ineficácia do funcionamento do seu sistema político-administrativo, circunstâncias que facilitam a ocorrência de perturbações securitárias nas actividades marítimas.

A globalização das utilizações do mar nas áreas do transporte marítimo, das comunicações no ciberespaço suportadas pelos cabos submarinos, e da exploração de recursos, ampliou exponencialmente o número de actores e de processos, a área geográfica de empenhamento e as redes por onde circulam pessoas, mercadorias e informação.

A deficiente cooperação internacional verifica-se na operacionalização de medidas de vigilância, de controlo e de partilha de informação relativa ao tráfego marítimo, bem como na adequação do Direito Internacional às circunstâncias estratégicas do momento, na criação de mecanismos judiciais que permitam fazer respeitar a lei nacional e internacional, e no empenhamento de meios navais em regiões distantes do território nacional e nas áreas onde o Estado costeiro exerce soberania e jurisdição.

As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força no campo da segurança marítima, mostram que as formas como se materializam os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos poderão estar ligadas a quatro tipos de ameaças:

- As erosivas, que subsistem à margem da ordem internacional e dela precisam para existir, e que integram o tráfico de drogas, a imigração irregular, o contrabando de armas, as formas de pesca ilegais e a pirataria, actividades que subvertem a segurança das regiões costeiras e prejudicam os interesses nacionais;
- As sistémicas, que visam a alteração da ordem internacional para poderem existir, e que incluem terrorismo internacional e as tentativas de acesso ou de construção de armamento sofisticado não convencional, tirando partido de tecnologias emergentes, a que a globalização facilita o acesso, tendo em vista adquirir estatutos de força que permitam intervenções activas na política internacional, desestabilizando, perigosamente, a ordem estabelecida;
- As militares, que visam a afirmação dos interesses marítimos do Estado costeiro, e que são protagonizadas, sobretudo, por potências marítimas emergentes, dotadas de navios de superfície e de submarinos modernos, armados com mísseis, capazes de dificultar, seriamente, o uso do mar e ameaçar a integridade territorial de outros Estados;
- As patrimoniais, decorrentes de acidentes naturais ou resultantes de incúria humana, que perturbam a vida das pessoas, degradam a qualidade do ambiente e delapidam os bens materiais, e que implicam acções de salvaguarda.

A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associada às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como aos respectivos processos de expressão e formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia que, em Portugal, a estrutura da linha de investigação securitária poderá estar associada às soluções e medidas ligadas à definição de um objectivo estratégico relacionado com a garantia da ordem no mar. Para isso, importa conceber as acções correspondentes, destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à sua materialização, nomeadamente: elaborar e implementar uma estratégia nacional de segurança marítima; colaborar no reforço da cooperação securitária marítima internacional; articular o planeamento e o emprego dos meios, capacidades e competências públicas securitárias, explorando o potencial do duplo-uso, coordenando a actuação e promovendo sinergias.

## CONCLUSÕES

Os estudos marítimos são um novo campo académico transdisciplinar das ciências sociais, destinado a gerir os desafios decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança. Têm como objecto os desafios geográficos, que decorrem dos imperativos da posição, e as circunstâncias políticas e estratégicas associadas, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar. Destinam-se a formar

profissionais completos, dotando-os com as ferramentas de gestão e o saber necessário para pensarem como homens de acção e agirem como homens de pensamento, no âmbito dos processos de tomada de decisão, em matérias de desenvolvimento e de segurança relacionadas com o uso do mar, inerentes às actividades dos sectores público e privado, facilitando a integração do mar nas respectivas políticas e estratégias, pelo incremento da compreensão, da acessibilidade e da valorização do seu uso.

Como atributos científicos, os estudos marítimos possuem um objecto preciso e susceptível de investigação e análise, através de um método, que explica, convenientemente, a essência, a causalidade e os efeitos dos factos e acontecimentos decorrentes das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, com recurso a ferramentas teóricas (perspectivas) e práticas (técnicas), próprias ou emprestadas de outras ciências sociais, ciclicamente transformadas pela actividade intelectual. O método de investigação e análise dos estudos marítimos relaciona, agrega, interliga, integra, modifica e enriquece diversas disciplinas das ciências sociais com objectos de estudo distintos. Da confrontação entre as diversas disciplinas científicas, faz emergir novos dados que as articulam entre si e oferecem uma nova visão da realidade do mar, o que permite compreender fenómenos não inteligíveis com o conhecimento resultante da apenas uma delas.

A perspectiva sistémica, ao estruturar o exame das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, garante a prevalência do pensamento organizado na busca da compreensão sobre a complexidade dos assuntos marítimos e da superação do movimento de especialização da ciência e da fragmentação do conhecimento sobre o mar. A técnica de articulação transdisciplinar é determinante na sustentação teórica da investigação e análise do objecto, e visa a unidade do conhecimento, resultante de uma interação máxima entre as diversas disciplinas, cuja individualidade respeita, fomentando a colaboração de cada uma delas, para um saber comum complexo, sem transformação numa só disciplina.

Os estudos marítimos, assim estruturados, são muito úteis para: fomentar a investigação sobre o mar em múltiplas disciplinas das ciências sociais; promover o debate académico rigoroso e construtivo sobre o mar; inspirar a compreensão dos assuntos do mar; facilitar os trabalhos de elaboração das políticas e estratégias públicas e privadas marítimas, bem como a participação relevante nas actividades marítimas das organizações nacionais e internacionais, e a gestão dos processos de inovação científica e tecnológica marítima. Desta forma, potenciam um novo encontro de Portugal com o mar.

A escolha de um fórum de excelência adequado para desenvolver esta nova área científica, implica identificar uma instituição credível, focalizada, estabilizada e reputada no estudo das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança, como é o caso da EN. Importa, igualmente, congregar e fortalecer as capacidades desta instituição, com as de outras igualmente conceituadas no mundo académico, que contribuam para o estudo do objecto e para o cumprimento da finalidade dos estudos marítimos, pela incorporação do conhecimento agregado das suas áreas científicas de especialização mais

robustas nas ciências sociais. Interessa, também, associar organizações governamentais e não-governamentais, e corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, que transportem, para a formação em estudos marítimos, os seus recursos, capacidades, competências e actividades no mar. Assim, conseguir-se-á, entre outros aspectos, pensar o mar com competência e, na perspectiva nacional de Portugal, desenvolver teorias próprias sobre o uso do mar, gerar o pensamento político e estratégico marítimo de Portugal, incrementar a capacidade de gestão de políticas e estratégias marítimas, bem como reforçar a produção académica transdisciplinar sobre o mar. Ao mesmo tempo, fomentam-se abordagens importantes para aumentar a percepção da relevância da missão da Marinha, e aumentam-se os níveis de entendimento sobre a sua necessidade e utilidade junto dos decisores políticos e dos cidadãos, o que contribuirá para incrementar os apoios ao fortalecimento das suas capacidades, como factor de potenciação das organizações e dos indivíduos que têm actividade no mar. Para além disso, também se aumenta a compreensão sobre a indispensabilidade das instituições académicas, incrementa-se o recurso à actividade lectiva e de investigação, e potenciam-se organizações e indivíduos que actuam no mar.

Os estudos marítimos obedecem a um modelo que, com recurso à perspectiva sistémica, começa por examinar as relações críticas e contínuas do Homem com o mar em matérias de desenvolvimento e segurança, tendo em vista identificar as preocupações que, nessas áreas, necessitam de ser percebidas e geridas. Para suporte teórico dos estudos marítimos é usada a técnica de articulação transdisciplinar, que recorre aos contributos habilitantes das ciências sociais, através de um conjunto de disciplinas indirectas, assim designadas pela sua função de sustentação teórica, e que são a história, as relações internacionais, a filosofia política, a economia, o direito, a psicologia e a antropologia. Para investigação e análise do objecto dos estudos marítimos, é usada a mesma técnica, que explora os contributos estruturantes das ciências sociais, providenciados pelas quatro disciplinas directas, assim designadas pela sua relevância na caracterização do referido objecto. Estas disciplinas são: a geografia, que está focalizada nos imperativos da posição; a ciência política, que está preocupada com as relações de poder; a estratégia, que privilegia a exploração da força; e a gestão, que visa a eficiência e a eficácia. São elas que permitem uma representação do exame simplificado das relações críticas e contínuas do Homem com o mar, em matérias de desenvolvimento e de segurança.

Com base no modelo dos estudos marítimos descrito, e com recurso às perspectivas e às técnicas das ciências sociais que dão corpo ao método de investigação e análise, a partir da geografia é possível identificar a essência dos tipos de desafios de desenvolvimento e de segurança decorrentes dos imperativos da posição, que conferem a natureza às linhas de investigação dos estudos marítimos. Com base na ciência política e na estratégia é viável analisar os processos de expressão e as formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e segurança associados, respectivamente, às relações de poder e à exploração da força no mar, que proporcionam a direcção e o conteúdo às linhas de investigação dos estudos marítimos. Com base na gestão, é possível implementar soluções e medidas destinadas a superar, com

eficiência e eficácia, os desafios de desenvolvimento e de segurança, que consubstanciam a estrutura daquelas linhas de investigação dos estudos marítimos. Como elementos essenciais para a gestão daqueles desafios, fazem parte a definição dos objectivos estratégicos (o que fazer?), bem como a concepção das correspondentes acções (como fazer?), destinados a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas essenciais para que Portugal use o mar no seu interesse.

Em conjunto, tanto as disciplinas directas como as disciplinas indirectas das ciências sociais, contribuem para conferir corpo à base científica do modelo dos estudos marítimos. Todavia, realça-se que, embora esta base científica esteja em constante expansão e aperfeiçoamento, apresenta sempre limitações estruturais e operacionais. Por isso, é fundamental que este campo académico transdisciplinar das ciências sociais também recorra à criatividade da arte, tendo em vista fomentar: a genialidade da formulação e operacionalização das linhas de investigação; a escolha inspirada das linhas de investigação; a forma inovadora como, estas, poderão contribuir para proporcionar vantagem estratégica.

É a justa harmonia entre a base científica e a criatividade da arte, que confere aos estudos marítimos uma grande relevância para formar profissionais completos, dotados com as ferramentas de gestão e o saber necessário para pensarem como homens de acção e agirem como homens de pensamento, no âmbito da elaboração das políticas e estratégias públicas marítimas, na gestão dos processos de tomada de decisão e na realização das actividades do sector público e privado.

O método de investigação e análise dos estudos marítimos considera que a geografia, focalizada nos imperativos da posição de Portugal, permite identificar desafios de desenvolvimento e de segurança marítima de natureza cultural, económica, ambiental, diplomática e securitária, relacionados com o uso do mar, que conferem natureza às linhas de investigação dos estudos marítimos. Para cada uma delas, as circunstâncias políticas associadas às relações de poder revelam os processos onde se exprimem os desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos, e imprimem direcção às linhas de investigação dos estudos marítimos. As circunstâncias estratégicas relacionadas com a exploração da força mostram as formas de materialização dos desafios de desenvolvimento e de segurança nos oceanos, e determinam o conteúdo das linhas de investigação dos estudos marítimos. A partir da análise às circunstâncias políticas e estratégicas associadas às relações de poder e à exploração da força no mar, bem como dos respectivos processos de expressão e formas de materialização das preocupações de desenvolvimento e de segurança, a gestão evidencia a estrutura das linhas de investigação cultural, económica, ambiental, diplomática e securitária, que podem estar associadas às soluções e medidas ligadas a objectivos estratégicos a alcançar, através de acções destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas de Portugal, para que o país tenha um novo encontro estratégico com o mar.

Pela aplicação do método de investigação e análise dos estudos marítimos, poder-se-ão definir como objectivos estratégicos para Portugal: reforçar a identidade marítima dos cidadãos;

promover o desenvolvimento marítimo; preservar a qualidade ambiental no mar; agir com credibilidade no mar; garantir a ordem no mar. Para além disso, também se poderão conceber as acções destinadas a preparar e a empregar os recursos, as capacidades e as competências marítimas necessárias à materialização dos objectivos correspondentes, nomeadamente:

- Para reforçar a identidade marítima dos cidadãos: desenvolver os sentimentos, as ideias e a inteligência do povo sobre o mar; fomentar os recursos, as capacidades, as competências e as actividades culturais marítimas; preservar o património cultural, tangível e intangível, e os estilos de vida marítimos.
- Para promover o desenvolvimento marítimo: elaborar a política pública da economia do mar; obter capacidade científica e tecnológica para identificar e explorar os recursos não vivos; regular e exercer, com coordenação, a autoridade do Estado no mar.
- Para preservar a qualidade ambiental no mar: regulamentar, vigiar, fiscalizar e controlar as actividades industriais marítimas; conter os efeitos das perturbações ambientais, em especial da poluição do mar; usar mecanismos internacionais para limitar a utilização irracional dos oceanos.
- Para agir com credibilidade no mar: mobilizar a sociedade civil para os assuntos do mar e capacitar os negociadores dos espaços marítimos; dispor de capacidade científica e tecnológica para afirmar o interesse nacional; obter capacidades multidisciplinares para ocupar e usar os espaços marítimos nacionais.
- Para garantir a ordem no mar: elaborar e implementar uma estratégia nacional de segurança marítima; colaborar no reforço da cooperação securitária marítima internacional; articular o planeamento e o emprego dos recursos, das capacidades e das competências públicas securitárias, explorando o potencial do duplo-uso, coordenando a actuação e promovendo sinergias.

Os estudos marítimos, com o conceito, o fórum de excelência, o modelo de estudo e o método de investigação e análise preconizados, são especialmente relevantes para Portugal, porque não há organização nem Direito que levem outros países a prescindir dos seus interesses marítimos, se os Portugueses não tiverem plena consciência, vincada sagacidade, enorme inteligência e total empenho na exploração das oportunidades e na contenção das ameaças relacionadas com o uso do seu mar. Porém, os estudos marítimos, por serem um novo campo académico, ainda se encontram numa fase muito inicial de desenvolvimento do seu conteúdo científico, pelo que requerem reconhecimento e aceitação, bem como um permanente aprofundamento, consolidação e divulgação do seu modelo de desenvolvimento e método de investigação e análise, a par de uma urgente institucionalização, tarefas em que um curso em estudos marítimos, promovido pela EN, em parceria com outros estabelecimentos de ensino superior e com organizações governamentais e não-governamentais, e corporações industriais, comerciais, de ciência aplicada e de segurança marítima, poderá ter uma função relevante no desenvolvimento de condições para que ocorra um novo encontro estratégico de Portugal com o mar.

## BIBLIOGRAFIA

- BRANDÃO, SERRA, *A apropriação dos oceanos*, Lisboa, Academia de Marinha, 1995.
- BRANDÃO, SERRA, *Um novo direito do Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1984.
- CAJARABILLE, VICTOR LOPO, et. al. (coord.), *A segurança no mar, uma visão holística*, Aveiro, Mare Liberum, 2012.
- COOK, P. J. e CARLETON, C. M., *Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface*, New York, Oxford University Press, 2000.
- CORREIA, J. ARMANDO DIAS, *O mar no século XXI – Contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*, Aveiro, Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro (FEDRAVE), 2010.
- FERNANDES, LUIZ F. COSTA (coord.), *O Brasil e o mar no século XXI*, 2ª ed., Rio de Janeiro, Centro de Excelência para o Mar Brasileiro, 2012.
- GUEDES, A. M., *Direito do Mar*, Coimbra, Coimbra Editores, 1998.
- JUNIOR, ILQUES BARBOSA e MORE, RODRIGO FERNANDES (org.), *Amazónia Azul*, 1ª ed., Rio de Janeiro, Fundação de Estudos do Mar, 2012.
- LOPES, HERNANI (coord.), *O Hypercluster da economia do mar*, Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, 2009.
- PACHECO, M. Bessa, *Apontamento - Medidas da Terra e do Mar*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2013.
- RIBEIRO, A. S., *A visão estratégica e holística do uso do mar*, Lisboa, Revista da Armada, n.º 466, Agosto 2012, p. 4.
- RIBEIRO, A. S., *Uma visão estratégica do mar – perspectivas de análise*, Lisboa, Negócios Estrangeiros, n.º 12, Janeiro 2008, pp. 65-75.
- SOARES, MÁRIO (coord.), *O oceano do nosso futuro*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998.

III SEMINÁRIO INTERNACIONAL  
“PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO”

**O ATLÂNTICO COMO ESPAÇO DE CONFLUÊNCIA  
DAS LÍNGUAS PORTUGUESA E CASTELHANA**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Herlander Valente Zambujo, em 10 de Outubro

...“*Que, da Ocidental praia Lusitana,  
Por mares nunca dantes navegados,  
.....E entre gente remota edificaram  
Novo Reino, que tanto sublimaram*”

....

(Os Lusíadas, Canto I, est. 1)

## **1º - INTRODUÇÃO**

O principal objetivo deste artigo é evidenciar que tendo Portugal e Espanha o Oceano Atlântico como espaço estratégico de referência, este deve ser potenciado e moldado à feição dos tempos com o ativo permanente que é constituído pelos valores da cultura e da língua portuguesa e castelhana, verdadeiros elos de ligação entre a Europa, África e a América. É assim que, na primeira parte do artigo, se irão referenciar, numa linha histórica ascendente, os fatores que levaram estes dois países a se expandirem a uma escala planetária, sendo hoje o português o quinto idioma mais falado no mundo, logo a seguir ao chinês, ao inglês, ao russo, e o castelhano que será sem dúvida o segundo grande idioma do século XXI e com o qual a língua portuguesa tem uma enorme comunicabilidade. Na segunda e terceira parte irá ser traçado um quadro demonstrativo do valor acrescentado que Portugal e Espanha poderão vir a ter para a União Europeia, como um interface para o mundo global, através dos países de língua portuguesa e castelhana. Por fim, o artigo terminará com algumas recomendações e uma breve síntese conclusiva.

## **2º - LINHA HISTÓRICA ASCENDENTE**

Os fatores de natureza geopolítica e geoestratégicos, relacionados com a especificidade da posição geográfica de Portugal e de Espanha, isolados na Península Ibérica, no extremo Sudoeste da Europa, vieram a revelar-se de extrema importância para o seu pioneirismo na descoberta, em toda a sua extensão e plenitude, do Atlântico.



Para Portugal, com uma população fixada, desde o século XII, na sua quase totalidade, ao longo das faixas marítimo-fluviais, o Atlântico, do ponto de vista geoestratégico, sempre representou, desde o berço da nossa nacionalidade<sup>1</sup>, um fator de desenvolvimento económico, de coesão e de identidade da Nação Portuguesa, e a razão de ser da sua independência e influência no Mundo.



Do ponto de vista civilizacional, histórico e político, Portugal, um dos Estados mais antigos da Europa e do Mundo, com perto de 900 anos de história, pode-se considerar como nação única, com uma língua comum, fruto de um produto histórico nascido do caldeamento e mistura dos costumes, hábitos e cultos dos povos anteriores ao português<sup>2</sup>, num espaço de encontro entre as civilizações cristã, islâmica e judaica.

Foi pelo Atlântico que D. Afonso Henriques, em 1147, com a ajuda dos cruzados normandos, partindo de um escasso território do Condado Portucalense entre Guimarães, Porto e Coimbra, conquista Lisboa. Num século, os reis da I Dinastia, numa linha histórica ascendente, expandem-se para o Sul e, em 1249, com a conquista definitiva do Algarve por D. Afonso III, expulsam os mouros para o Norte de África, procedem ao seu povoamento e consolidam o território conquistado<sup>3</sup>. Com D. Dinis e D. Afonso IV, Portugal reforça a

<sup>1</sup> Desde 1143, data convencional e consensual da formação de Portugal, pelo Tratado de Zamora.

<sup>2</sup> Iberos e celtas; gregos e fenícios; cartagineses e romanos; suevos; alanos e vândalo; visigodos; mouros, judeus e árabes.

<sup>3</sup> Após esta campanha de sucesso, Afonso III teve de enfrentar um conflito diplomático com Castela, que considerava que o Algarve lhe pertencia. Seguiu-se um período de guerra entre os dois países, até que, em 1267, foi assinado um tratado em Badajoz que determina a fronteira no Guadiana desde a confluência do Caia até à foz, a fronteira luso-castelhana. Em 1297, pelo tratado de Alcanizes, Portugal passa a ter em todo o seu território continental fronteiras constituídas.

Entre 1143 e 1578, data da batalha de Alcácer Quibir, ou seja, durante 450 anos, Portugal expandiu-se para ocidente e para oriente, descobrindo «novos mundos» e realizando, assim, uma singular identidade história, ligada ao mar, às descobertas e à criação de um imenso Império.

sua condição marítima e lança as bases para a descoberta do Atlântico, mar aberto e então desconhecido.

Em 21 de Agosto de 1415, Portugal com uma armada, composta por 212 navios de transporte e inúmeros vasos de guerra<sup>4</sup>, sob o comando de João I, conquista Ceuta, cidade islâmica no Norte de África, marco decisivo do início da expansão marítima portuguesa.



Após a conquista de Ceuta e durante mais de um século, os navegadores portugueses transformam o que até aí fora um isolamento geográfico numa vantagem, e de uma forma organizada, sistemática, metódica e persistente, procedem ao reconhecimento do litoral oeste da costa africana e expandem-se pelo Atlântico dentro, pondo a descoberto os arquipélagos da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde.

Em 1444, chegam ao rio Senegal. Em 1473, o primeiro dos seus navios atravessa a linha equatorial, contrariando a opinião prevalectente, até ali, de que a região equatorial seria quente demais para ser habitada, ou para ser atravessada, e que uma expedição para o hemisfério sul deveria ser inevitavelmente fatal. Em 1482, chegam ao rio Congo.

A passagem do cabo das Tormentas, conhecido hoje como o cabo da Boa Esperança, por Bartolomeu Dias, em 1488, abre o caminho marítimo para o oceano Índico, que os portugueses transformaram numa extensão do Atlântico. Pedro Álvares Cabral, em 1500, larga do Tejo ao comando da maior armada que até então tinha cruzado o Atlântico e chega às novas terras de Vera Cruz<sup>5</sup>, reforçando o papel de Portugal como nação marítima e atlântica.

Por outro lado, a Espanha, em meados do século XV, ainda se encontrava em vias de formar a sua unidade territorial. O casamento dos Reis Católicos, em 1469, e a sua vitória na

<sup>4</sup> Armada composta 59 galés, 33 naus e 120 embarcações.

<sup>5</sup> Para a viagem, que iniciou a 9 de março de 1500, dispunha Pedro Álvares Cabral de uma armada composta por treze embarcações entre *naus*, *navios* e *caravelas*, segundo João de Barros. A 22 de abril a armada de Cabral avistou terra, na qual se destacava uma grande elevação a que o próprio capitão-mor chamou Pascoal e à terra lhe deu o nome de Vera cruz.

Guerra de Sucessão Castelhana <sup>6</sup>, permitiu-lhes juntar as coroas de Castela e Aragão. Entre 1482 e 1492, os Reis Católicos envolvem-se num conjunto de campanhas militares conhecidas pelo nome de “Guerra de Granada”, e conquistam o reino de Granada, terminando assim, na Península Ibérica, o longo processo de Reconquista e expansão territorial dos reinos cristãos frente aos muçulmanos, que havia começado no século VIII.

Com a questão territorial resolvida, os Reis Católicos viraram-se para o Atlântico. Em 1492, Cristóvão Colombo ao serviço dos Reis Católicos, navegando para ocidente, através do oceano Atlântico, chega ao continente Americano, naquelas que ficaram conhecidas como as «Índias Ocidentais», e entra assim no chamado “Novo Mundo”. Este feito, de enorme vulto histórico, veio demonstrar a importância da contribuição do génio náutico ibérico, especialmente o português, para o incremento das viagens nos séculos XV e XVI.

No entanto, esta viagem veio a constituir-se como um foco de instabilidade entre os dois países ibéricos, o que levou a que fosse celebrado entre o Reino de Portugal e a Coroa de Castela, na povoação castelhana de Tordesilhas, em 7 de junho 1494, o Tratado de Tordesilhas<sup>7</sup>. Este tratado surgiu na sequência da contestação portuguesa às pretensões da Coroa de Castela, resultantes da viagem de Cristóvão Colombo, e foi destinado a dividir as terras “descobertas e por descobrir”, fora da Europa, por ambas as Coroas. O Tratado de Tordesilhas «dividiu» o mundo em dois hemisférios: Portugal ficava com direitos para Este da linha divisória e os Reis Católicos para Oeste da mesma linha.



<sup>6</sup> Guerra de Sucessão Castelhana - conflito bélico para determinar a sucessão da Coroa de Castela, terminou em 1479 com a assinatura do Tratado das Alcáçovas-Toledo, que reconhecia a Isabel e Fernando como reis de Castela e outorgava a Portugal a hegemonia no Atlântico, com a exceção das ilhas Canárias.

<sup>7</sup> O Tratado de Tordesilhas atribuiu a Castela a posse das terras já descobertas e de todas as que viessem a ser descobertas a ocidente de uma linha traçada, de pólo a pólo, situada a 370 léguas para ocidente do arquipélago de Cabo Verde, cabendo a Portugal o lado oriental, ou seja, o domínio do Atlântico sul que permitia o controlo do comércio africano e o acesso ao Índico, anulando-se assim o disposto pelo Tratado de Alcáçovas-Toledo.

Embora o Tratado apenas mencionasse a linha divisória do Atlântico, os dois hemisférios tocar-se-iam no «outro lado» do mundo e seria necessário definir aí a fronteira. Fernão de Magalhães, navegador português, propôs a Carlos I, de Espanha, organizar e comandar uma armada e, navegando pelo ocidente, demonstrar que as Molucas, ilhas ricas em especiarias, se encontravam no hemisfério espanhol. Tendo recebido apoio do monarca, Fernão de Magalhães iniciou em 1519 a viagem, que viria a ficar famosa pelo facto de ter sido a primeira viagem de circum-navegação à volta do globo.



Apenas uma nau, a nau *Victoria*, completou a viagem, em 1522, sob o comando do navegador espanhol Juan Sebastián Elcano, visto Fernão de Magalhães ter falecido em Macatán, Filipinas, no dia 27 de abril de 1521. Esta viagem teve grande relevância científica pois conseguiu unir todos os oceanos, e perceber os grandes continentes, que eles passaram a ligar, entre si.

Os Séculos XV e XVI foram para Portugal e Castela os séculos do domínio do Atlântico, os séculos da inovação, da experiência e da experimentação, o tempo da abertura ao mundo, da criação científica e filosófica, onde o conhecimento se foi fundindo entre os dois reinos peninsulares. Nesta época, os navios portugueses e espanhóis encontravam-se entre os maiores que sulcavam o Atlântico.



A descoberta da América por Cristóvão Colombo, em 1492, a descoberta do caminho marítimo para a Índia pelo Cabo da Boa Esperança, por Vasco da Gama, em 1498, e a viagem de circun-navegação à volta do globo por Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano, entre 1519 e 1522, são consideradas por muitos autores como os três maiores acontecimentos, dos séculos XV e XVI, na história da humanidade.

Nos inícios do século XVI Lisboa e Sevilha dinamizaram pela primeira vez na História da Humanidade uma atividade mercantil à escala mundial, ligando a Europa aos vários continentes, que se começaram a partir daí a conhecer cada vez melhor, e que por ela seriam, desde então, profundamente influenciados. Lisboa era a maior cidade da Península Ibérica, em rivalidade com Sevilha, e uma das mais importantes da Europa. Francisco de Holanda, em 1571, observava mesmo que «Lisboa tem a presunção da maior e mais nobre cidade do mundo».



A partir das articulações transoceânicas os portugueses e os espanhóis, transformaram o Atlântico numa autoestrada que permitiu aos comerciantes integrarem mundos diferentes, levando a cultura europeia aos quatro cantos do mundo, e criando as bases para o encontro de povos, de civilizações e de culturas, a uma escala planetária.

## **2º - CONTEMPORANEIDADE - O ENQUADRAMENTO GEOPOLÍTICO DE REFERÊNCIA DE PORTUGAL**

Portugal, com a revolução do 25 de Abril de 1974, e Espanha, com a morte do General Franco a 20 de novembro de 1975, mudam de regime, e instauram uma democracia europeia. Os dois países, no momento de iniciarem a transição democrática, tinham muitas diferenças, mas também muitas similaridades.

Portugal, com o conseqüente fim do Império<sup>8</sup> afastou-se do Mar<sup>9</sup> e, na tentativa de evitar o seu isolamento geopolítico, desenvolveu uma estratégia que se consubstanciaria na formalização, em 28 de Março de 1977, do pedido de adesão à Comunidade Económica Europeia, decisão essa que se mostrava compatível e harmonizável com outros aspetos fundamentais da política externa portuguesa, como a aliança<sup>10</sup> e cooperação atlânticas e o desejado aprofundamento das relações com África e a América Latina.



No dia 1 de Janeiro de 1986, em cerimónia que decorreu no Mosteiro dos Jerónimos, foi assinado o tratado de adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia.

No entanto, a grande rutura com a história, que veio a alterar todo o quadro tradicional, pode considerar-se que se deu no dia 1 de Janeiro de 1986, com a entrada em vigor dos acordos de adesão de Portugal, em estádio iminentemente rural, e de Espanha, já apostada numa modernização industrial, à então Comunidade Económica Europeia, hoje União Europeia. A partir daí, Portugal ficou sujeito a uma poderosa força centrípeta, de natureza geopolítica, geoeconómica e até geocultural, que o deslumbrou, não só pelo sentimento de segurança que lhe dava, mas também pela antevisão da obtenção de significativas ajudas financeiras ao desenvolvimento socioeconómico de que necessitava e que antevia poder vir a usufruir e a desfrutar. A Europa constituiu a materialização e a concretização de um sonho para Portugal. A União Europeia passou assim, desde aí, a constituir para Portugal o seu principal vetor geoestratégico.

<sup>8</sup> Portugal, em 1975, foi o último país europeu a entregar as suas colónias africanas. Foi o primeiro a instalar-se na África Subsariana e foi o último a abandoná-la.

<sup>9</sup> Com o processo de descolonização, desapareceu uma estrutura central da Nação e o país retraiu-se, perdeu Poder, tanto Capacidade como Vontade, e teve de redefinir o seu posicionamento geoestratégico. Poder é igual ao produto da Capacidade (economia, disponibilidades militares, tecnologias disponíveis etc.) pela Vontade (resulta quase exclusivamente da Cultura; a tradição, a história, a ética, a arte e a maneira de sonhar e projetar o futuro).

<sup>10</sup> Portugal tornou-se um dos membros fundadores da NATO, em 1949.

Constituíam objetivos para Portugal, a médio e a longo prazo, aproveitar os fundos de desenvolvimento da então Comunidade Económica Europeia para obter uma melhoria do nível de vida da população e assegurar um processo de desenvolvimento económico sustentado do tipo europa-ocidental.

Por outro lado, a entrada em simultâneo dos dois países ibéricos na União Europeia, marca uma alteração profunda no seu histórico e ancestral relacionamento, sobretudo entre as suas economias, que até então tinha sido marcado por uma política de distanciamento deliberado, concebida e realizada durante décadas.

A partir daí, inevitavelmente, a aproximação entre as duas economias teria de crescer. É curioso, neste período, analisarmos a evolução das transações comerciais entre Portugal e Espanha, praticamente irrelevantes até 1985, mas a partir desta data começaram a ganhar peso até a Espanha se transformar hoje em dia, no maior fornecedor e cliente de Portugal, o que parecia mais ou menos evidente a partir do momento em que ambos os países assinaram os acordos de adesão. No entanto, não nos devemos esquecer que a Espanha tem uma economia moderna e, segundo a ONU, é a 14<sup>a</sup> potência económica mundial, ocupando Portugal a 45<sup>a</sup> posição. Esta nova dimensão da relação bilateral com Espanha, dada a especificidade que a caracteriza, exige uma gestão cuidadosa e permanente por parte de Portugal de molde a potenciar a nossa singularidade e independência.

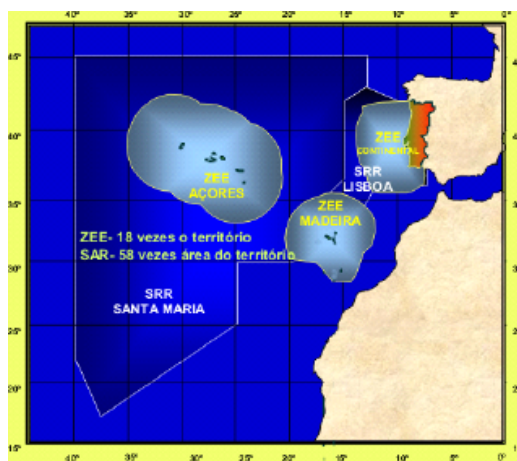
Todavia, neste novo contexto, Portugal alheou-se completamente do mar, negando a sua intrínseca natureza marítima com cinco séculos de história, para se entregar a uma postura continental centralista, plenamente confiante que com o estatuto de Estado soberano, a sua segurança e o seu desenvolvimento seriam assegurados pela parceria europeia, em completa inobservância das realidades geoculturais, geoeconómicas, geopolíticas e geoestratégicas que só ao mar dizem respeito.

Os indicadores objetivos são disso testemunho e as perceções, ainda que subjetivas, também apontam para uma mentalidade de pendor pouco marítimo e quase exclusivamente continental. As causas para essa viragem, que temos de considerar como antinatural para a nação portuguesa, são diversas e podem ser encimadas pela independência dos territórios ultramarinos, pela inevitável adesão à União Europeia e o novo relacionamento com Espanha. Contudo, estes fatores apenas deveriam constituir a justificação para uma mudança muito parcial mas não para a mudança quase radical que se operou.

Assim, Portugal, periféricamente afastado do centro da Europa, precisa estrategicamente de evitar que esse afastamento geográfico se traduza também numa periferização consistente tanto a nível político, cultural como económico. Para o conseguir é imprescindível que presente relevância no quadro europeu, isto é, Portugal precisa de desenvolver capacidades e de encontrar mais-valias que sejam úteis e, até essenciais, à União Europeia, como forma de a ela se aproximar e assim aliviar a pressão estratégica acumulada que sobre si recai.

Neste sentido, o fator geográfico, o mais permanente e duradouro dos fatores do poder nacional, continua a ser decisivo e determinante para o futuro de Portugal. Isto é, positivamente,

se for bem aproveitado. De facto, situando-se o País numa estreita faixa continental, no extremo Sudoeste da Europa, e prolongando-se profundamente no Atlântico por dois arquipélagos, terá de explorar as vantagens que lhe advêm desse centralismo atlântico para contrariar os inconvenientes que resultam da periferia distante do nosso “promontório” em relação ao centro europeu. Neste espaço se inclui uma vasta Zona Económica Exclusiva (ZEE) portuguesa, com 1,7 milhões de quilómetros quadrados, a maior da União Europeia correspondendo a cerca de dois terços do seu Mar e sem dúvida uma das maiores do Mundo, zona esta que, à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), poderá ver os limites da sua plataforma continental aumentados para além das 200 milhas marítimas.



O enquadramento geopolítico de referência de Portugal apresenta assim dois vetores geoestratégicos – o europeu continental e o atlântico – com desenvolvimentos muito desiguais, onde o primeiro se apresenta claramente afirmado enquanto o segundo não passa ainda de um projeto, hipótese de trabalho, que apesar de estrategicamente válido não teve ainda qualquer objetividade física de concretização.

Não se trata de optar entre a “Europa” e o “Atlântico”, não se trata de definir uma ou outra área de ação estratégica privilegiada, mas sim de usar uma e outra, articulando-as harmoniosamente, como forma de afirmação de um papel que historicamente nos é próprio e que poderá fazer com que Portugal se aproxime estrategicamente do centro de decisão da União Europeia.

Não se trata de uma escolha entre duas vias distintas e diferenciadas. Trata-se, isso sim, da conciliação e articulação destes dois grandes vetores geoestratégicos de modernização de Portugal, em que existe um interesse comum convergente e em que todos os parceiros podem ser beneficiados, pressupondo uma combinação entre realismo prático, capacidade de fundamentação teórica e criatividade, organização, entusiasmo e empenhamento, devendo portanto ser uma das preocupações de qualquer governo; conceber, promover, coordenar, ou apoiar, iniciativas ligadas ao uso e à exploração do mar.



Torna-se assim necessário o aparecimento de uma visão geoestratégica que valorize a importância do mar para Portugal, que dê prioridade aos assuntos do mar e os projete internacionalmente e, por outro lado, prossiga uma utilização económica sustentável e equilibrada da vasta área marítima sob a nossa jurisdição, contribuindo para dar um sentido nacional à sua utilização e permitindo assim aumentar a mentalidade marítima do povo português e consequentemente aumentar grandemente o poder nacional.

De facto, poderá ser por esse lado positivo que Portugal pode assumir a relevância internacional, que os limitados fatores do poder nacional, estranhos à geografia atlântica, são incapazes de lhe conferir. Ironicamente, Portugal<sup>11</sup> não tem hoje, como o tinha no passado, marinhas mercantes, de pesca ou militar, com expressão significativa, sendo necessário, portanto, inverter esta situação.

Por outro lado, também poderá ser com forte contributo da nossa vocação marítima, uma vez acordada<sup>12</sup>, que seremos capazes de manter a nossa identidade, em tempo de aceleração do processo de globalização, com a integração progressiva dos espaços à escala mundial e o consequente esbatimento das fronteiras tradicionais, processo para o qual fortemente contribuímos, desde há quinhentos anos, com a Epopeia Marítima dos Descobrimentos.

### **3º - A REALIDADE GEOCULTURAL E LINGUÍSTICA DE PORTUGAL E DE ESPANHA**

O Oceano Atlântico apresenta-se como o elemento central de ligação entre o Continente Americano e o Continente Africano<sup>13</sup>, cujo aproveitamento pode vir a proporcionar aos países de língua portuguesa e castelhana relevância no sistema internacional. A inegável importância geopolítica e geoestratégica do Oceano Atlântico releva também do seu valor económico, como fonte de recursos vivos, minerais e energéticos, para além da sua importância na interação climática.

O enquadramento geocultural e geopolítico de referência de Portugal e de Espanha, tendo o Oceano Atlântico como um espaço estratégico, poderá intensificar o peso geoeconómico e geopolítico destes dois países, se o souberem potenciar e moldar à feição dos tempos com o ativo permanente que é constituído pelos valores das suas culturas e das suas línguas, onde o Mar, a par da língua, constitui o grande denominador comum entre todos os países de língua portuguesa e castelhana.

---

<sup>11</sup> Após a perda do Império em 1975 e os 40 anos de integração europeia, Portugal enfrenta o desafio que resulta da sua nova maneira de estar no Mundo, organizada em função dos espaços a que aderiu, membro da Organização das Nações Unidas (ONU), da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), da União Europeia (UE) e da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP).

<sup>12</sup> A comunicação social, no seu conjunto, tem um papel importantíssimo no despertar de vocações e na mobilização de uma opinião pública apática relativamente ao Mar, tanto quanto ao seu conhecimento como quanto àquilo que ameaça o seu uso no interesse de Portugal.

<sup>13</sup> Hoje em dia, 90% do comércio marítimo é feito pelo mar, com grande relevância para os países produtores de petróleo extraído do mar, como Angola.

Para Espanha, é essencial não esquecer as múltiplas inserções em diferentes espaços regionais de integração, desde a União Africana (UA), ao Magrebe (Marrocos, Argélia e Tunísia), ao Mercosul, à Comunidade Ibero-Americana, à Comunidade para o Desenvolvimento dos Países da África Austral (SADC) e à Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), onde grande parte destas organizações têm como língua oficial o castelhano, que será sem dúvida o segundo grande idioma do século XXI, e com o qual a língua portuguesa tem uma enorme comunicabilidade.

Para Portugal, é de salientar a herança histórica e cultural proveniente de um relacionamento privilegiado entre quatro continentes alicerçado pelo uso de uma cultura e um idioma comum<sup>14</sup>. Isto é, referimo-nos ao potencial geocultural, geoeconómico e geoestratégico que o fortalecimento do relacionamento de Portugal com África (Angola, Cabo Verde, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique e São Tomé e Príncipe), com a América Latina (Brasil<sup>15</sup>), com a Ásia (Goa e Macau – pontes para os maiores Estados do Mundo) e até com a longínqua Oceânia (Timor), bem como com o Canadá e os EUA, pode encerrar, se articulado positivamente com a Europa, nosso enquadramento de referência primário. Portugal tem assim fronteiras de cultura, a lusofonia, que se projetam pelo Atlântico, fronteiras essas que incluem, entre outros, a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa<sup>16</sup> (CPLP), com mais de 200 milhões de pessoas, e as Associações de Portugueses espalhadas pelos quatro cantos do mundo, com cerca de cinco milhões de pessoas, que protagonizam mesmo um dos elos mais significativos da afirmação e preservação da presença cultural portuguesa no Mundo.

Constituí este acervo, uma rede à escala global, que deverá ser considerado elemento fundamental da política externa de Portugal e de Espanha, cujas relações transatlânticas podem e devem ser reforçadas construindo assim uma resposta estratégica credível e viável às exigências do futuro.

#### 4º - RECOMENDAÇÕES E BREVE SÍNTESE CONCLUSIVA

O enquadramento de Portugal e de Espanha, tendo o Oceano Atlântico como espaço estratégico de referência, deve ser potenciado e moldado à feição dos tempos com o ativo permanente que é constituído pelos valores da cultura e da língua portuguesa e castelhana, elos de ligação entre a Europa, África e a América.

<sup>14</sup> À escala planetária o português é hoje o quinto idioma mais falado do mundo, logo a seguir ao chinês, ao inglês, ao russo e ao espanhol, e de enorme comunicabilidade com o castelhano, que será sem dúvida o segundo grande idioma do século XXI à escala planetária.

<sup>15</sup> O Brasil, do ponto de vista económico, é a 7ª potência mundial, a Espanha a 14ª e Portugal a 45ª.

<sup>16</sup> A IV Cimeira de Chefes de Estado e de Governo da CPLP (Brasília, 31 de Julho e 1 de Agosto de 2002), ficou enriquecida e muito alargada sob o ponto de vista geográfico, ao ser retificada a adesão de Timor. Em 2014, Guiné Equatorial tornou-se o nono membro da organização (a CPLP passou então a se constituída por 9 países).

Portugal, perante o quadro de evolução das relações internacionais a que estamos a assistir, com a diluição das fronteiras tradicionais, num processo acelerado de Globalização cultural que atravessa a quase totalidade do continente europeu, tem necessidade de encontrar espaços de afirmação que lhe continuem a dar unidade e relevância.

Para Portugal, o vínculo europeu, que constitui o seu “*principal vetor estratégico*”, é sem dúvida importante política e economicamente, mas é, ao mesmo tempo, também, erosivo da tradicional soberania e diluente da identidade nacional. Assim, a geografia deve ser explorada para ampliar limitados fatores do poder nacional e para conseguir elos de ligação, que reforcem a importância do País e que criem mesmo dependências das nossas capacidades no exterior. Este vínculo tem, por isso, de ser complementado, ou contrabalançado, por uma mais forte relação com o mar e, através dele, pela ligação às duas margens do Atlântico.

Para Portugal, o aprofundamento dos laços de solidariedade que unem a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa deveria assumir o caráter de imperativo nacional e ser articulado com as associações de portugueses espalhados pelo Mundo, construindo polígonos de potencial de desenvolvimento que possam constituir elos de ligação e plataformas de congregação de esforços e vontades, com ganhos recíprocos.

Por outro lado, Portugal e Espanha têm hoje uma enorme comunidade científica e profissional na diáspora e o valor acrescentado que poderão vir a ter para a União Europeia, é serem um interface para o mundo global, através dos países e das comunidades de língua portuguesa e castelhana, dando assim continuidade às suas heranças históricas e culturais, já não como potências dominadoras, mas sim como pares ente pares, em que a língua de Camões, a língua de Cervantes e o Atlântico surgem como fatores de união e de desenvolvimento económico.

Saibam Portugal e Espanha, tendo o Atlântico como espaço de referência, aproveitar as oportunidades que se deparam no campo da cooperação com os países e comunidades de língua portuguesa e castelhana espalhadas pelos quatro cantos do globo, fortalecendo os laços históricos e criando sinergias para a sua afirmação no mundo global, e valorizando a língua enquanto fator multiplicador de poder, influenciador de decisão política e da ação diplomática e promotor do desenvolvimento económico.

## BIBLIOGRAFIA

- BARROSO, Durão, «*O interesse Nacional e a Globalização*», intervenção no colóquio no Instituto de Defesa Nacional, Out. de 1998.
- BARROSO, Durão, «*Cimeira Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável*», intervenção em Joanesburgo, Set.2002.
- BAYLIS, John, and Steve Smith, «*The Globalization of World Politics*» Oxford University Press, 1997.
- BECK, Ulrich. «*Risk Society*», Sage, London, 1992.
- BENJAMIM, Walter. «*Illuminations*» Fontana, London, 1973.
- BLOUET, Brian. «*Globalization and Geopolitics*», R. Books, London, 2001.
- CAJARABILLE, Vitor Manuel Lopo, Contra Almirante, «*Papel das Marinhas no âmbito da Política Externa dos Estados*», Edições Culturais de Marinha, 2002.
- COMISSARIADO de Portugal para a Exposição Universal de Sevilha, «*Portugal e os Descobrimentos*», 1992, Printer Portuguesa, p.25
- COSTA, Adelino Rodrigues da, «*A Marinha Portuguesa em Macau – uma relação muito singular*», Capitania dos Portos de Macau – Macau, 1999.
- COSTA, Carlos Néelson Lopes da , «*O Poder Naval. Missões e Meios*», Cadernos Navais, nº7, Edições culturais da Marinha, Outubro-Dezembro 2003.
- COSTA, Carlos Néelson Lopes da, «*Investigação do Mar, Perspectivas*», Anais do Clube Militar Naval, Jan-Mar 2003, p.39-64.
- CUNHA, Pitta e «*A Estratégia Naval Portuguesa*» intervenção Ciclo de Conferências, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.
- FLANAGAN, Stephen J. «*Globalization and National Security*», Nacional Defense University Press, Washington, D.C., 2001.
- FROST, Ellen L., «*Globalization and Nacional Security* », DC National Defense University Press, Washington, D.C., 2000.
- HARVEY, David, «*The Condition of Postmodernity*», Blackwell, Oxford, 1989.
- HUNTINGTON, Samuel P., «*The Clash of Civilization and the Remaking of World Order*», Touchston Books, New York, 1997.
- LAIDI, Zaki, «*Le temps mondial comme événement planétaire*», Complexe, Bruxelles, 1997.
- MARINHA, Academia «*O mar no futuro de Portugal*», síntese e conclusões, Lisboa 2003, p.2.
- MATIAS, ALM (R) Nuno Gonçalo Vieira «*A Estratégia Naval Portuguesa*» intervenção Ciclo de Conferências, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.
- MOREIRA, Adriano, «*Teoria das Relações Internacionais*», Almedina, Coimbra, 1999.
- MOREIRA, Adriano, «*O mar no futuro de Portugal*», Suplemento do Expresso nº1615, Lisboa 2003, p.2.
- NUNES, CMG EMA Luís Silva de, «*O Conflito Armado*», Lisboa, Discussão Dirigida, CSNG 1999/2000, ISNG, 2000.

PALÁCIO, Loyola de «*Dia Mundial do Mar 2003*», discurso em Lisboa 2003.

RHINESMITH, Stephen H, «*Globalização o Guia do Gestor*», Lisboa, Difusão Cultural – Sociedade Editorial e Livreira, Lda, 1996.

RIBEIRO, CFR António Silva, «*Repensar o serviço militar*», Público, Novembro 2002.

ROJEIRO, Nuno «*A Estratégia Naval Portuguesa*» intervenção Ciclo de Conferências, Instituto Superior Naval de Guerra, Janeiro 2004.

RODRIGUES, VALM (R) Alexandre Reis, «*Nos meandros da política de defesa*», Editorial Notícias, Lisboa, Outubro 2002.

SACCHETTI, VALM ( R )António Emílio, «*Segurança e Defesa (1996-2000)*» Edições Culturais de Marinha, 2000, Novembro 2000.

TANGREDI, Sam J., «*Globalization and Maritime Power*» National Defence University, Washington, D.C., 2002.

III SEMINÁRIO INTERNACIONAL  
“PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO”

**UNIÃO EUROPEIA E O ATLÂNTICO:  
CRISES EM TERRA, OPORTUNIDADES NO MAR**

Comunicação apresentada pelo Académico  
António Rebelo Duarte, em 10 de Outubro

*“Quando eu morrer voltarei para buscar  
os instantes que não vivi junto do mar”*

Sofia de Melo Breyner, in *“Livro Sexto”*, 1962

## **I – Introdução**

Falar do Atlântico e valorizá-lo, mesmo quando muitos apostam no concorrente Pacífico, faz lembrar o provérbio antigo: *“quem mais para elogiar a noiva, senão o pai que a quer casar”*.

Sem esquecer a relação histórica e a matriz identitária, em particular de portugueses e espanhóis, com o Atlântico e outros mares espalhados pelo mundo, procuraremos defender, com argumentação que julgamos objectiva, a crença no ressurgimento do Atlântico em pleno século XXI e o papel que poderá desempenhar na revitalização do poder económico da Europa.

Antes disso e partindo de um breve historial da UE, procuraremos resumir as crises da última década e os constrangimentos que se colocam ao desenvolvimento do bem-sucedido projecto dos pais fundadores, hoje em dificuldade de adaptação a um mundo em complexa transformação, o qual, na caracterização de Fareed Zakaria<sup>1</sup>, passa por uma acelerada desordem, a desafiar a velha ordem liberal criada pelos EUA a seguir à II GM.

Esse desafio emerge de comportamentos em constante estado de tensão e conflito reflectidos por um SI em manifesta reconfiguração, ou seja, numa transição sistémica ocorrida entre 1989-1991 e cuja clarificação e consolidação se tem projectado até aos nossos dias, sem escamotear que 20 ou 30 anos representa um período curto em termos de análise sistémica.

Também internamente se dá conta de crises e desafios que confrontam a resiliência do projecto europeu, como é o caso, nomeadamente de três factores que permitem explicar a actual vaga populista – engrossada pela inclinação nacionalista –, não exclusiva, é certo,

---

<sup>1</sup> Em entrevista de Teresa de Sousa, in *“Público”*, de 30MAI19, sob o título: *“Trump é o ponto de viragem para um novo mundo pós-americano”*;

da Europa e das velhas democracias ocidentais: a estagnação dos níveis de vida da maioria da população; a lenta transformação de sociedades etnicamente homogénicas em sociedades multiétnicas; a entrada em cena das redes sociais.

De repente, tudo mudou depois da queda do muro, quando acreditámos que a História havia chegado ao fim e que a democracia seria o futuro da humanidade. A História ia regressar rapidamente e em força. A grande questão é a de saber até que ponto os cidadãos estão comprometidos com os valores fundamentais da democracia liberal. O que Fukuyama escreveu foi que as pessoas, em toda a parte, estariam tão motivadas para viver em liberdade – escolher o que pensar, o que dizer, como viver as suas vidas, decidir colectivamente quem a governa, em vez de aceitar um ditador, um general ou um padre para tomar decisões por elas –, que as democracias se revelariam muito mais estáveis do que qualquer outro regime.

Mais haverá, mas eis uma boa razão para que o Velho Continente cuide do relançamento económico, da edificação de um novo contrato social e da estabilidade e segurança, além do Sul, nas suas laterais, continental e marítima, no caso que aqui nos importa, o mar ocidental, o Atlântico. Um mar exigente de segurança marítima, mas que também oferece à Europa novas oportunidades, através da designada “economia azul”<sup>2</sup> alavancada pelos *clusters* marítimos, numa dupla circunstância que nos sugestionou para o subtítulo desta despretenhosa comunicação: “*crises* (em terra) e *oportunidades* (no mar)”.

## II – Binómio Europa-Mar

Falar da Europa também passa por valorizar os seus mares circundantes.

Os oceanos produzem metade do oxigénio que respiramos, ajudam a regular o clima e são um grande aliado na luta contra as alterações climáticas dado que capturam 1/3 do dióxido de carbono que emitimos e absorvem 90% do calor extra retido pelo aumento dos gases com efeito estufa. Mas tudo tem um custo.

Infelizmente, a sua temperatura e composição química estão a sofrer alterações e a vida marinha a ser negativamente afectada. É crucial que voltemos a restabelecer o bom

<sup>2</sup> O conceito de Economia Azul remonta a meados dos anos 90, quando o empresário e autor, Gunter Pauli, foi convidado pelas NU para pensar em modelos de negócio inovadores para o futuro. Originalmente concebido com o objetivo de conciliar os objetivos comuns de estimular o empreendedorismo e preservar os ecossistemas marinhos, hoje, o conceito abrange um vasto leque de potenciais intervenções políticas tais como: Programas de acção para a obtenção de qualquer forma de crescimento económico que esteja associado à economia marinha e marítima; Filosofias económicas mais complexas que se baseiam numa série de conceitos e quadros de “economia circular” para fomentar o crescimento por forma a preservar, manter e melhorar o ambiente marinho (e, por conseguinte, proporcionar benefícios mais significativos a longo prazo para a sociedade). Em 2017, a Comissão Europeia relatou que a Economia Azul empregou directamente 4 milhões de pessoas e gerou um volume de negócios de 658.000 milhões € e um valor acrescentado bruto (VAB) de 180.000 milhões €, um número que é aproximadamente equivalente a 4% da produção económica total da UE -, afectando igualmente um grande número dos residentes na UE com um número estimado de 40% da população da UE a viver num raio de 50km do mar. Ao longo da última década, alguns E-M’s viram a Economia Azul crescer mais rápido do que as suas economias nacionais;

estado ambiental dos nossos oceanos e mantenhamos este complexo sistema a funcionar, o que aumentará a sua resiliência às alterações climáticas, efeitos nefastos da sobrepesca e continuada degradação de habitats e extinção de espécies, que a crescente cobertura global de AMP's<sup>3</sup> criadas a partir de 2000, promoverá.

Destas ameaças ambientais nos dá conta o mais recente Relatório do Painel Intergovernamental para as Alterações Climáticas<sup>4</sup> (IPCC) das NU, divulgado em 25SET2019, alertando especialmente para alterações nos oceanos e na alimentação.

Há 20 ou 30 anos, era impensável estar a discutir o futuro do planeta. O planeta existia, ponto. Nessa altura, para Francis Fukuyama, o fim da Guerra Fria era o fim da História. Hoje, o fim da História é verdadeiramente vencermos o enorme desafio de conseguirmos manter a Humanidade a habitar este planeta.

Faz bem a Europa em eleger e priorizar na sua agenda política esta problemática das alterações climáticas, conjuntamente com o reconhecimento da importância do mar, em especial nos últimos anos, considerando-o como uma prioridade, desde o lançamento da PMI e mais recentemente no âmbito do programa de investigação e inovação para o período de 2021-27 “*Horizonte Europa*”<sup>5</sup>, com fundos no valor de 100.000 milhões de euros.

Associados à sustentabilidade dos oceanos estão os referidos *clusters* marítimos, estruturas económicas onde se organizam as actividades relacionadas com a prospecção e exploração dos recursos que abrigam e cujas produções sectoriais se distribuem pelo mundo através do transporte marítimo e respectivas rotas, que, no caso do Atlântico, nos levam, com regularidade, a velhas paragens que as histórias e línguas, portuguesa e castelhana, ajudaram a divulgar e interligar, a partir da primeira globalização que inauguraram e abriram ao mundo.

De facto, os oceanos e mares são factores económicos e ambientais essenciais para a UE, representando, através das suas regiões costeiras e ultraperiféricas, 320.000 km de costa, o “lar” de um 1/3 da sua população, a par da alíquota de 40% do PIB europeu por parte das indústrias e serviços marinhos afins, do conjunto daquelas regiões costeiras. Daí que os *clusters* marítimos estejam particularmente bem colocados para contribuírem para a realização da PMI europeia.

<sup>3</sup> Para que as AMP funcionem realmente, devem estar totalmente protegidas (ou seja, livres de actividades impactantes e extractivas) ou altamente protegidas (o que significa que apenas algumas actividades não industriais de baixo impacto são permitidas). Actualmente, este é o caso de apenas 2% de todos os oceanos e de 0,5% das AMP da UE;

<sup>4</sup> Trata-se de mais um dos relatórios especiais que o IPCC tem vindo a fazer, depois do primeiro dedicado a um mundo em que ainda se conseguiria conter a subida da temperatura global em 1,5 graus Celsius face aos tempos pré-industriais e o último sobre os solos e o clima;

<sup>5</sup> Composto por comités de missão e cada um deles com 15 especialistas que, até ao final de 2019, vão identificar o primeiro conjunto de acções possíveis nas respectivas áreas. Além disso, será criada uma assembleia para cada missão, reunindo um número maior de especialistas que possam contribuir com ideias e conhecimentos adicionais para o sucesso das cinco missões. O programa “*Horizonte Europa*”, estabelecido para 2021-2027, dá continuidade ao programa *Horizonte 2020* e é o principal programa de financiamento da ciência, na Europa;



No âmbito da política externa europeia, visualizam-se, com benéfico alcance em madraços tempos de afirmações proteccionistas, os novos acordos de associação e parcerias estratégicas, fruto das diligências bem sucedidas com Vietname<sup>6</sup> e o Mercosul (os mais recentes, respectivamente de 30 e 28JUN2019), mas também com o Canadá, México e Japão, permitindo uma posição consolidada da União como líder global do comércio livre e sustentável, ilustrada pelas alianças conseguidas até agora com 16 países e parceiros comerciais.

O circunstancialismo geopolítico deve-nos aconselhar, todavia, uma visão prudencial, porquanto os EUA vão ter de levar em consideração o crescente poderio chinês e isso quer dizer que, mesmo que lideranças mais amistosas para com a Europa reentrem na Casa Branca, as relações transatlânticas poderão tender para uma certa metamorfose, na medida em que o Tio Sam vai ter de dedicar à Ásia Oriental uma crescente alíquota de recursos políticos e militares, dado que as tensões com a China estão a transformar-se numa questão de disputa de poderio global, com fricções que, aliás, não foram inventadas nem começaram com a actual administração, nem terminarão com ela.

Todo este quadro geopolítico de rivalidades, a merecer algum desenvolvimento no capítulo seguinte, obriga-nos a ter em devida conta o conjunto de constrangimentos que se colocam à desejada re-emergência do Atlântico, mas inclinamo-nos a augurar, numa linha de realismo optimista, uma certa recuperação do estatuto de grande oceano que já foi no século XX, como se tentará sustentar nos dois capítulos seguintes, animado pela ideia de que esse reforço estatutário será benéfico para os dois velhos aliados, independentemente de oscilações e humores políticos de transitórias lideranças e administrações.

### III – Envoltente geopolítica e variáveis estratégicas

Nos últimos anos, a Europa tem vindo a tornar-se menos relevante, activa e unida, em contraponto a uma China mais assertiva, uma Rússia a retomar o papel intervencionista global e os EUA transformados numa espécie de força disruptiva da OI. Uma Ordem onde a alegada hegemonia americana é desafiada hoje por um eixo cúmplice Moscovo-Pequim, que só a disputa indo-paquistanesa sobre Caxemira aparenta pôr em causa.

Neste intrincado xadrez internacional impõe-se destacar a Rússia e a China, bem como essa sua nova relação.

No primeiro caso, a crise ucraniana e a anexação da Crimeia em 2014 marcaram uma nova percepção europeia de uma ameaça directa à sua segurança, confirmada nos últimos 4 anos

---

<sup>6</sup> A UE e o Vietname assinaram, em 30JUN2019, um acordo de comércio livre, que eliminará, progressivamente, 99% das taxas alfandegárias, prevendo ainda a abertura de contratos públicos e serviços do Vietname às empresas europeias. O acordo, que estava a ser negociado há 7 anos, foi assinado em Hanói, tornando o Vietname no segundo país do sudeste asiático a beneficiar de comércio livre com a UE, depois de Singapura;

pela política de interferência de Moscovo, sob a forma de financiamento e de apoio aos partidos de extrema-direita e populistas.

Quanto à China, a sua crescente actuação no plano internacional desenvolve-se de forma dissimulada, através do vector económico e de investimento externo, mas que não esconde a ambição de evoluir do poder regional para o palco global, agora que encontrou uma parceria estratégica com Putin, o novo “sócio” de Xi Jinping, que aproveitou logo para avivar o já controverso projecto da IRS<sup>7</sup>. Numa análise realista, dir-se-ia que a China é já um Estado robustecido militarmente, disputando com os EUA a influência na zona do Pacífico, mas e por outro lado, muito dependente dos mecanismos do SI, nomeadamente em termos económicos e tecnológicos, uma espécie de corolário do conceito de “interdependência complexa” teorizado por Robert Keohane e Joseph Nye<sup>8</sup>.

Ao nível das relações transatlânticas (EUA-Europa), a eleição de Donald Trump surgiu aos olhos do mundo como uma distorção, uma anomalia, um catalisador de rupturas sistémicas, um produto de uma suposta crise das democracias ocidentais que emergiu nestes anos e produziu personagens mediática e politicamente caricatas.

A guerra comercial EUA-China já entrou nas agendas da actualidade. O assunto é sério, porque, em rigor, estamos perante a versão contemporânea das clássicas guerras de transição de poder no SI. No passado, estas eram resolvidas pelo confronto militar directo entre as grandes potências. Hoje, devido ao facto de todos os Estados mais poderosos possuírem armas nucleares, elas assumem sobretudo (mas não exclusivamente) a forma de guerras comerciais, destinadas a enfraquecer o poder do adversário pela via económica.

A leviandade parece ser hoje um traço estratégico dominante da resposta ao globalismo, acreditando muitos estarem a assistir ao declínio relativo da potência dominante (EUA) e à ascensão das “potências de segunda ordem” (China, Rússia e, eventualmente, Índia), tendo como consequência o facto de o mundo já não ser unipolar, mesmo que ainda não seja de sedentária multipolaridade, com o dedutivo corolário do fim da actual OI liberal, um luxo entretanto viabilizado pelo preponderante papel dos EUA.

Na linha da opinião maioritária na comunidade académica das relações internacionais, defende-se a ideia de que a transição de poder culminará num novo sistema multipolar e numa nova ordem de equilíbrio de poder. Neste caso, apontam-se duas hipóteses: uma OI do tipo Vestefália, a que podemos chamar de “equilíbrio de poder automático”; ou uma OI do

---

<sup>7</sup> Projecto faraónico chinês, lançado por Xi Jinping em 2013, de 1.000 milhões de dólares, com mais de mil subprojectos (traçados) visando a implantação de novos itinerários pela Rota da Seda. Em desenvolvimento já há 6 anos, baseado numa multiplicidade de ligações terrestres (previsto um eixo ferroviário de 10.000 Km, a ligar o Oeste da China à Europa) e marítimas (com investimentos numa dezena de portos espalhados pelo mundo, e de 6 corredores económicos facilitadores das trocas comerciais da e para a China, incluindo mesmo novas rotas pelo Ártico), fazendo ranger os dentes às potências ocidentais que vêem nele uma real ameaça, mas que colheu já a aceitação e acordo de 72 países, nomeadamente os europeus Grécia, Itália, Espanha e Portugal, e, muito recentemente, a magrebina Argélia;

<sup>8</sup> In “Power and Interdependence”, 2001, NY, Edit.<sup>a</sup> Longman;

tipo Viena, que podemos designar de “equilíbrio de poder de concerto entre grandes potências”, esta bem mais estável, pacífica e duradoura, como a História o comprova.

Confrontada com esta adversa “meteorologia geopolítica”, como tem reagido e o que tem feito a Europa? A factualidade mostra que tem estado, prioritariamente, a braços com uma crise existencial interna, em consequência da:

- crise financeira e do euro, ainda por resolver;
- divisões e feridas cavadas pela crise – entre o Norte e o Sul, o Leste e o Oeste;
- capacidade de liderança enfraquecida devido à recente frouxidão alemã, com reflexos na ténue e difícil relação Paris-Berlim;
- iminência do “Brexit”, ainda sem plena avaliação de prejuízos mútuos.

É verdade que a UE tem dado sinais de alguma paralisia e inépcia às várias crises e desvios democráticos. Se unirmos a esta sintomatologia todas as demais complexas marcas que se avolumam hoje no mapa político europeu, o desenho não é animador nem, muito menos, há evidência de que a vaga populista e nacionalista esteja já em recuo, depois de ter atingido o seu pico, como muita gente gosta de acreditar.

Não há soluções fáceis ou cómodas para enfrentar o problema. Lembremo-nos que, na origem desta turbulência política está a crise financeira de 2008 e a recessão que se lhe seguiu nos EUA e na Europa. Apesar da retoma das economias, as sementes do descontentamento mantêm-se. As causas podem ser múltiplas: desigualdades crescentes que a crise acentuou; vaga de imigração; excessos da globalização e mudança radical dos equilíbrios de poder no mundo, com a emergência de grandes potências não democráticas a desafiarem abertamente a hegemonia ocidental.

Uma coisa é certa: minimizar ou desvalorizar as ameaças que hoje ensombram as nossas democracias será o maior erro de todos, porque a exceção está rapidamente a tornar-se a regra. Mas também é irrefutável que a Europa é diferente de outros continentes em múltiplos e bons aspectos, havendo um conjunto de valores europeus e também de convenções e normas culturais cuja perpetuação só beneficiará as suas próprias populações.

Se os europeus querem defender o multilateralismo e proteger o seu modelo de sociedade, só numa escala europeia terão peso e exercerão influência, sob pena de serem outros (principalmente China e EUA) a decidirem o seu futuro, verosilmente descolado da sua imagem e interesse.

É num contexto desta natureza que a Europa se verá forçada a rasgar os caminhos da revitalização política e económica, um desígnio onde o mar poderá ter um papel de destaque.

Durante o século XX, o Atlântico desempenhou uma função proeminente na arena geopolítica mundial, uma centralidade que veio a desvanecer-se perto do fim do século, sob o duplo e telúrico efeito da globalização e da implosão do império soviético, com transladação da importância para um novo ambiente oceânico, o do Hemisfério Sul e Bacia Indo-Asiática.

Ainda que se compreenda a lógica ascensional da nova região indo-asiática, ousamos avançar com a ideia de um expectável ressurgimento da importância do Atlântico, este cada

vez mais associado ao Ártico<sup>9</sup>, com especial impacto nas futuras rotas marítimas de comércio, mas também no capítulo dos recursos energéticos, que a Rússia já começou a sinalizar, suscitando, por sua vez, a “animosidade” da posição conjunta EUA, Canadá e Noruega.

Realça-se o facto de os EUA, Rússia, China virem lutando acirradamente nos últimos anos para ganhar posição de destaque na região. A tal ponto que ainda recentemente se assistiu à proposta de Trump para comprar a Gronelândia (esse gigantesco território despovoado, com aproximadamente a população de Castelo Branco e 23 vezes a dimensão do nosso país), um território importante para estratégia norte-americana no Ártico, numa altura em que o degelo avança e o seu mar se transforma na rota mais curta entre a América do Norte e a Europa. De notar também que os americanos já dispõem de uma base na região autónoma dinamarquesa – Base Aérea de Thule, a sua infraestrutura mais a Norte capaz de ser abastecida por navio e parte importante do seu sistema preventivo de alerta nuclear – tendo o acordo militar entre os dois países sido assinado em 1951.



A Base Aérea de Thule, controlada pelo EUA mediante um acordo assinado com a Dinamarca em 1951  
U.S. AIR FORCE PHOTO/TECH. SGT. DAVID BUCHANAN

<sup>9</sup> Cresce o seu papel geoestratégico na política global, com os EUA a aproveitarem a recente (08MAI2019) reunião do Conselho do Ártico, na Finlândia, para acusarem a China de ter ambições militares nessa região e a Rússia de querer impôr regras próprias à navegação nas suas águas do Ártico. Esta posição não é alheia aos acordos recentes de empresas públicas chinesas para participarem em projectos russos de exploração de hidrocarbonetos na região, nem a cada vez mais moderna frota de quebra-gelos nucleares russa, a par da decisão de Moscovo, já de 2019, de obrigar os navios de pavilhão estrangeiro a terem uma autorização para atravessar a Rota do Ártico russa, independentemente do direito de passagem inocente, e necessariamente com um piloto russo a bordo. Este potencial de disputa compreende-se melhor à luz dos importantes recursos naturais do Ártico, como gás e petróleo, entre outros, cada vez mais acessíveis graças ao degelo, que permitem uma navegação mais frequente nas águas da região. O próprio Secretário de Estado americano, Mike Pompeo, já lhes fez menção, ao admitir que o Ártico alberga 13% das reservas mundiais de petróleo por explorar e 30% das reservas mundiais inexploradas de gás, além da abundante quantidade de urânio, minerais raros, ouro, diamantes e de milhões de Km<sup>2</sup> de outros recursos por explorar. Pelas potencialidades que encerra, poderá ser o palco e mais breve do que se imagina, de um centro de disputa de poder e influência a nível internacional, receando os EUA que a região se venha a transformar num novo Mar do Sul da China, militarizado, sobre-explorado e desregulado, justificativo para um maior controlo e mais destacada presença americana no Ártico;

Para essa renovada importância, a nível geoestratégico e geoeconómico, das duas metades atlânticas, julgamos concorrerem os seguintes elementos:

- progressiva “devassa” do Ártico, permitida pelo degelo;
- ligação América-Europa para a exportação do GNL americano por via marítima, como o prova a recente declaração de interesse em Sines;
- alargamento do Canal do Panamá;
- projecto de um canal transoceânico na Nicarágua, com investimento chinês<sup>10</sup>;
- idênticos projectos de ligação ao Pacífico, por via ferroviária (Colômbia, também investimento chinês) e o mesmo na Nicarágua (financiamento russo de travessia rodoviária).

À semelhança dos outros espaços marítimos, também o Atlântico não deve ser considerado de forma estanque e isolado das demais parcelas oceânicas. Hoje é manifesta a interacção global, especialmente reclamada pelas exigências da segurança marítima, derivadas do défice de controlo das águas de jurisdição dos países costeiros do Sul, com destaque para os problemas:

- da pirataria do Golfo da Guiné;
- do tráfico de drogas e imigração clandestina;
- das disputas sobre a delimitação das águas de jurisdição (ex: Gana/Costa do Marfim, Guiné Equatorial/Gabão, Angola/R. D. Congo, etc.).

Estas são razões que julgamos suficientes para fundamentar a necessidade actual de uma visão integrada para os dois Atlânticos, como exigem as modernas concepções da segurança marítima, de que a Europa não se pode alhear.

#### **IV – Projecto europeu: uma história com crises**

Em 1945 a Europa aprendeu as lições não só da II GM, mas também dos últimos 1.000 anos, respondendo com a CEE.

Veio depois 1989/91, marco do pós-sovietismo, queda do muro e reunificação alemã, acelerando-se a globalização e o desenvolvimento tecnológico.

Deslumbraram-se os europeus com a estratégia do alargamento rápido e de difícil gestão, até pela heterogeneidade que veio acrescentar, e, uma década depois, uma moeda única deficientemente edificada (sem possibilidade de transferências orçamentais entre países com distintas políticas públicas e níveis de convergência económica).

Alguns analistas diagnosticaram logo o “fim de festa”, num balanço da crise europeia de 2008 e associadas políticas de austeridade, incluindo uma abrupta entrada de migrantes e refugiados, causadora do sentido choque nacionalista e xenófobo.

Comungamos de uma visão menos céptica, continuando a ver a UE como um fascinante

---

<sup>10</sup> programado para entrar em operação em 5 anos, e que será muito maior do que o do Panamá, embora pouco se saiba de possíveis desenvolvimentos;

projecto político, quiçá o mais extraordinário desde a invenção da democracia pelos gregos, obviamente sem deixar de reconhecer que, ultimamente, vem perdendo relevância e capacidade interventiva a nível global.

O próprio propulsor até hoje do projecto de construção europeia – o motor franco-alemão – está em *panne*, o que dificulta o necessário consenso para ultrapassar os complexos problemas que dificultam um futuro mais promissor, rejuvenescido e confiável.

Por isso julgamos que é indispensável a formulação clara de um conceito estratégico europeu, baseado na definição de um acervo de interesses comuns, mesmo que para tal sacrifique o nível de ambição, a fim de superar mais rápida e robustamente a actual crise e os desafios impostos pelo:

- inverno demográfico, com previsíveis consequências ao nível dos sistemas sociais (saúde e pensões de reforma);
- desemprego gerado pela robotização;
- insuficiências da UEM e anemia económica;
- imigração económica e respectivos problemas de integração;
- combate às alterações climáticas.<sup>11</sup>

As dificuldades persistentes têm levado alguns analistas a alvitarem apenas duas e antagónicas saídas para este tempo de multi-crise: desistência e desmembramento (cada país por si só outra vez) ou avanço integrador (os “crentes” na fidelização ao projecto fundador), o que não significa a coincidência com o modelo federalista puro e genético dos EUA e também advogado por Churchill.

É nesta segunda saída da presente encruzilhada europeia que acreditamos, na medida em que são vários os domínios em que as suas nações têm mais a ganhar se agirem em conjunto do que isoladamente, como o ilustra a necessidade de fazer frente a diversos reptos, de que se destacam os gigantes tecnológicos, a defesa das fronteiras externas, as alterações climáticas e as maleitas oceânicas, como a acidificação e plastificação.

## V – Crise – desafios e oportunidades

Não se pode desprezar a realidade de uma última década muito adversa para o reforço do projecto europeu, com largas franjas da população a culpabilizarem as suas instituições pelos erros e desmandos, muitas vezes dos seus próprios governos nacionais.

<sup>11</sup> As alterações climáticas poderão constituir, segundo a Comissária europeia para o Emprego, os Assuntos Sociais, as Competências e a Mobilidade dos Trabalhadores, Marianne Thyssen, um desafio fundamental do nosso tempo, custos sociais e económicos da inércia inaceitáveis. O aumento da gravidade e da frequência das secas, dos incêndios florestais e das inundações costeiras e fluviais estão já a provocar mudanças e sofrimento, o que obriga a atentar com mais preocupação ainda na previsão de queda do PIB da UE até 2 %/ano devido ao aquecimento global, de acordo com o novo relatório de 2019, sobre a “*Evolução do emprego e da situação social na Europa*”.

Várias decisões e medidas foram imperfeitas, como o demonstra a zona euro, que, no espaço de 10 anos, desde a crise financeira mundial, já registou 3 anos de recessão, com uma perda acumulada de quase 6% do PIB<sup>12</sup>, levando alguns analistas a falar de um outro fantasma a rondar a Europa – o da sua ‘japonização’ –, ou seja, crescimento medíocre e inflação muito baixa ao longo de muitos anos (como o Japão vive há mais de um quarto de século).

Não tem ajudado a renitência de Berlim<sup>13</sup>, na assumpção dos custos de uma liderança que se quer benigna e a que não será estranha uma certa paralisia e indefinição sobre o papel do país na Europa e no mundo.

Com mais ou menos falhas do motor franco-germânico, o certo é que a Europa precisa de derrotar as ondas populistas, nacionalistas e xenófobas no curto prazo, o que significa que terá de informar as pessoas sobre os perigos que esses movimentos representam para as instituições democráticas.

Em segundo lugar, ter-se-á de mudar a forma como se fala das questões culturais. Temos alguma compreensão para quem advoga que se deva sobrepor o sentimento europeu ao alemão ou português, mas a prazo não se perspectiva esse desejável *end state*. Porquê? Porque as identidades são múltiplas e a melhor maneira de ser um europeu é ser também um alemão ou um português ou um orgulhoso habitante de uma qualquer capital europeia, seja de onde for que venha. E finalmente, não será nem possível nem recomendável pensar que se pode impedir o discurso do ódio e da ofensa na Internet, quando muito ripostar e defender as nossas ideias e os nossos valores com muito mais paixão.

É na consciência deste quadro de dificuldades políticas e económicas europeias que inscrevemos a aposta no MAR, Atlântico à cabeça (24% dos espaços oceânicos) e pelo qual circula grande parte da produção e comércio europeus, naturalmente em prol do investimento no futuro da Europa.

Os oceanos e os novos usos que oferecem, estão e vão continuar, seguramente, a ganhar cada vez mais importância durante o desenrolar do século XXI. A evolução da aplicação da ciência e das novas tecnologias, os progressos da oceanografia, da biologia marinha, da geologia e de outras ciências têm vindo a permitir um grande progresso no conhecimento sobre o funcionamento e o potencial dos oceanos, o que aumenta a obrigação, a nível global, de cuidar e saber cuidar, de modo articulado, de todo o ecossistema marinho.

Em poucas palavras, o mar não é apenas uma questão de tradição, é um imperativo de modernidade; não é apenas um traço essencial da identidade europeia, é uma nova e vasta

---

<sup>12</sup> A crescer a um ritmo médio anual de 1,4% desde 2010 e com a inflação muito abaixo da meta do BCE de 2% desde 2013, apareceram a nu a réplica dos persistentes tiques japoneses (fraco crescimento e inflação baixa);

<sup>13</sup> O problema alemão na Europa, em termos históricos, poderá resumir-se ao aparecimento, em 1871, da unificação alemã, conduzida por Bismarck, que forjou uma nação a “sangue e ferro”, como ele próprio disse. A seguir, o *Kaiser* Guilherme II sonhou e fez a Alemanha imperial e dominante na *Mitteleuropa*. O surgimento desta nação demasiado rica, vasta e poderosa desequilibrou a relação de forças na Europa e lançou o continente em duas guerras mundiais devastadoras;

oportunidade para o futuro colectivo dos europeus. O mar deve ser, por isso, uma fórmula económica relevante no modelo de desenvolvimento sustentável que devemos prosseguir

Diga-se que neste campo e a nível global, a UE tem, efectivamente, demonstrado algum poder de iniciativa, recordando aqui a:

- PMI europeia (DEZ2007);
- D-QEM<sup>14</sup>, uma espécie de pilar ambiental da PMI (JUL2008, alterada em 2017);
- EMAA<sup>15</sup> e respectivo Plano de Acção (2011);
- Vigilância marítima integrada transsectorial e transnacionalmente (2014).

Ainda que haja muito mais a fazer, tudo isto assenta bem numa Europa que é uma potência marítima, como provam alguns indicadores dilucidativos<sup>16</sup>:

- 40% do PNB europeu é produzido nas zonas ribeirinhas;
- 25% do comércio marítimo passa pelos portos europeus;
- 40% da frota marítima mundial detida por armadores europeus;
- 4 empresas europeias de contentorização no top 5;
- 40% das novas construções e 60% dos mega-iates;
- posição cimeira na náutica de recreio e indústria mundial do turismo costeiro marítimo;
- liderança nos sectores da pesca, serviços marítimos, investigação marítima e navegação fluvial e intra-europeia;

São indicadores fortes e suficientes para considerar os *clusters* marítimos como a espinha dorsal da PMI, defendendo, por isso, a importância da substancial contribuição económica que poderão dar aos seus países individualmente e, à UE, no seu conjunto.

A “economia azul” dos E-M’s abrange uma vasta gama de sectores, tradicionais e emergentes. Os mais recentes dados disponíveis para 2017 revelaram que empregou directamente mais de 4 milhões de pessoas, gerando um volume de negócios superior a 650.000 milhões de euros e, pelo menos, 180.000 milhões de VAB<sup>17</sup>, dados que emergem do último Relatório da CE, acerca do desempenho económico dos *clusters* marítimos europeus.

<sup>14</sup> Determina o quadro de acção comunitária, no domínio da política para o meio marinho, no âmbito do qual os E-M’s devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter o seu bom estado ambiental, até 2020. Apareceu como a trave-mestra da PMI, ao prever as medidas a implementar nas regiões em que o estado do mar é crítico, em ordem a atingir o referido bom estado ambiental, incluindo a coordenação por parte da União dos diferentes sectores, programas e estratégias e do correspondente suporte financeiro. Sendo um processo a decorrer ao nível da UE, a D-QEM constitui uma espécie de “*directiva chapéu*”, em termos ambientais, no que respeita às águas marinhas europeias.

<sup>15</sup> Na sequência de uma proposta de Portugal aos outros países atlânticos, em 2010, e pouco depois apoiada por França, Irlanda, Espanha e RU. Em 2011, o *draft* da Estratégia Marítima para a Área do Atlântico (EMAA) foi apresentado à CE e a comissão europeia dos Assuntos do Mar e Pescas, Maria Damanaki, fez o seu lançamento na Conferência do Atlântico, realizada em Lisboa (NOV2011);

<sup>16</sup> Segundo Wijnlst, presidente da Rede Europeia de Clusters Marítimos;

<sup>17</sup> Em Portugal, foram 4 mil milhões de euros de VAB e 180.000 postos de trabalho, principalmente na pesca, no turismo marítimo e nas actividades portuárias;



Obviamente que não será só o mar. Outras alavancas de desenvolvimento terão de entrar nessa equação, como é o caso, entre as mais relevantes: falar a uma só voz, forte e unida e investir em tecnologias de futuro (ambientais e recuperação do sensível atraso na IA);

## VI – Notas conclusivas

Todos sabemos que a União não é uma pátria, mas o passado conturbado da Europa deu lugar a uma paz que atravessou 7 décadas e a uma Comunidade de 500 milhões de almas (426.828.171 eleitores) que vivem em liberdade, bem-estar e prosperidade, justamente reconhecida por isso como o lugar do mundo mais tolerante, livre e igualitário para se viver e o maior espaço democrático do mundo, grande defensor também do DIP.

Ainda recentemente foi divulgado um relatório sobre os objectivos do desenvolvimento sustentável<sup>18</sup>, a confirmar que os 10 países com melhores índices pertencem à UE. O primeiro, a Dinamarca, com 85,2 pontos, seguindo-se-lhe Suécia, Finlândia, França e Áustria, e, entrando ainda nesse top 10 a Alemanha, República Checa, Noruega, Holanda e Estónia.

Hoje parece crescer, sem grande atenção à legalidade vigente, a competição triangular EUA-Rússia-China, suplantando o espírito de cooperação e a convergência no interior de um G-20 cada vez mais acossado por múltiplas divisões, mas que os responsáveis russos advogam como o melhor palco e promissora estrutura para uma governança mundial, a que não será alheia a circunstância de inferioridade ocidental na respectiva composição.<sup>19</sup>

Como defendemos na análise, no tocante à relação EUA-China, o problema é complexo, na medida em que a competição entre ambos pode “assanhar-se” e ser bem diferente da que se desenvolveu na Guerra Fria entre a América e a Rússia.

Na competição EUA-URSS, os americanos ganharam claramente, com a desagregação do sistema soviético. Já na competição EUA-China, apesar de a vantagem ser ainda americana, trata-se de saber se os chineses correm pela liderança do mundo, embora não seja, para já, o cenário mais plausível no médio prazo. Os EUA vão continuar a ser o pilar mais importante, embora a China prossiga o objectivo de, por volta de 2030, se tornar o grande poder em determinadas partes do mundo, não só na Ásia mas também em África. Neste aspecto, a evolução da presença chinesa tem sido espectacular ao longo da última dúzia de anos e não só em África, mas também na América Latina, ou seja, com ambições de ser um dos pilares fundamentais das relações de poder nesse tal novo mundo.

No campo europeu e em resposta às cedências ao unilateralismo e soluções iliberais, são

---

<sup>18</sup> De cientistas independentes para a ONU sobre desenvolvimento sustentável para 2019, apresentado em 12SET2019, em Nova Iorque, e que coloca Portugal em 26.º lugar de um total dos 162 países avaliados;

<sup>19</sup> in « Réseau International », de 22SET19 – “*Multilatéralisme et égalité des États: Sergueï Lavrov présente la vision russe du jeu international.*”;

de sublinhar as iniciativas da União no sentido de preencher a sua acção externa com acordos e parcerias económicas e comerciais com outras regiões e países, como aconteceu ultimamente com o Canadá, México, Japão, Mercosul e Vietname, a melhor forma de esquecer o falhanço do acordo TTI-P rejeitado por Trump.

Numa época cada vez mais complexa e desafiadora, como a que vivemos, a capacidade de criar espaços geoeconómicos assumir-se-á como um factor-chave deste século, com o Mar a catapultar esse desiderato e o Atlântico (da Europa, de África e das Américas) a proporcionar esse activo de recursos e proveitos partilhados, em prol da dinamização económica de que a UE carece e em cujo contexto e espaço de afirmação, os países ibéricos poderão tirar partido e vantagens competitivas.

Estando em jogo o futuro da UE, os seus E-M's terão de responder a um quesito tão simples como este: conseguirão conviver de acordo com o lema da União, isto é, unidos na diversidade? Resposta positiva conduzirá à paz e prosperidade, caso contrário, resta-nos pobreza e declínio, porque é a falta desse cimento agregador que, nos tempos mais recentes, tem sido o seu grande calcanhar de Aquiles.

É essencial o não retorno da Europa aos nacionalismos e à guerra, o que passa também pelo reforço do seu papel no plano global, dado que não estamos num mundo em que alguém que pareça fraco possa viver sem pagar por essa fraqueza.

Permitam-me finalizar com um esquecimento bem lembrado nesta actualidade de complexidade crescente, recorrendo ao financeiro Jean Monet, descrito muitas vezes como pai da Europa, quando disse ao Comité de Libertação Nacional francês que, e cito: “... *Os países da Europa não são suficientemente fortes individualmente para poderem garantir a prosperidade e o desenvolvimento social dos seus povos. Os Estados da Europa devem por isso constituir uma federação ou uma entidade europeia que os transforme numa unidade económica comum.*”

Actualizando a mensagem, diríamos que a Europa terá de ser uma ideia, que precisamos de sentir. Há muitas maneiras de ser europeísta, o passado ajuda a discernir um presente a exigir que nos concentremos e discutamos o futuro, sem o que nenhum deles, ideia e sentimento, se torna relevante. Não podemos, assim, falar de uma identidade europeia uniformizadora. Temos de tratar de diferenças e complementaridades e de uma hierarquia de princípios e valores.

Daí que os europeus se devam esforçar no sentido de pensarem as identidades europeias como realidades abertas, centradas na liberdade e cultura crítica de paz, concórdia e segurança, continuando a refutar a experiência passada da guerra, divisão e medo.

Mas também não há como negar a dimensão utilitarista da UE, obviamente sem lhe desvalorizar, realisticamente, o seu projeto de construção europeu, que veio à luz porque os seus ideólogos a consideraram necessária e útil para alcançar a paz. Depois, manteve-se por ser útil do ponto de vista económico, pelas oportunidades que gerou e por representar um código de valores que se foi considerando como merecedor de protecção, até pela sua exemplaridade. Hoje não será diferente. A UE é um projecto e os projetos vivem enquanto os seus

protagonistas – neste caso, as pessoas – sentirem que não dão mais do que aquilo que recebem em troca e o *trade off* continua a ser substancialmente positivo.

O que não significa falar a uma só voz, com discurso e pensamento uniformizados, porque eles não encaixam no seu ADN constitutivo e teriam dramáticas consequências. A UE é verdadeiramente um “mosaico”, de culturas, tradições e histórias, que merece ser preservado porque essa Europa sempre cresceu e melhorou devido à competitividade entre os diferentes E-M’s que a perfazem. Mas não tenhamos dúvidas: a ameaça à estabilidade e sucesso do seu projecto não residirá apenas naqueles que, abertamente, querem o seu fim, porque ela morará também na pretensão daqueles que advogam a integração plena para passar a ser um Estado só.

Seria uma heresia da minha parte, não terminar com uma nota positiva. Ouvimos muitas vezes a condenação da UE ao insucesso como uma fatalidade. O mesmo se disse relativamente ao euro. No entanto, os acontecimentos têm vindo a contradizer essa trágica profecia.

De facto:

- se a crise financeira de 2008 tivesse tido lugar sem União e sem euro, as consequências teriam sido muito mais dramáticas do que nos anos 30;
- é verdade que falta união económica para completar a realidade monetária com mais coesão e justiça distributiva;
- a participação dos cidadãos europeus é ainda precária por falta da dupla representação dos Estados e das pessoas, num sistema bicamaral (com um Senado paritário);
- é certo que, como se vê agora com o protecçãoismo norte-americano, falta uma política externa, de defesa e segurança comum a sério, em nome de uma cultura de paz — pelo que o gradualismo europeu e a sua determinação são mais necessários do que nunca.

Mas fica sempre a pergunta:

- como se teriam desenvencilhado os parceiros europeus individualmente, sabendo nós, europeus, ao que conduziu os exageros que acabam sempre mal dos soberanismos e populismos, que a memória ainda não apagou?
- e quantos estariam hoje a afirmar-se verdadeiramente soberanos?

Deixo nas vossas mãos as respostas mais críveis e sensatas! Apenas vos digo, e com isto termino, três simples ilacções:

1ª – com a Europa e o Ocidente em crise muito séria, sob ameaças militares, comerciais e terroristas, convém que tratemos da casa para enfrentar o mundo;

2ª - perante a acumulação de dificuldades e de desafios exigentes, pode e deve haver uma oportunidade europeia, que deve ser aproveitada com inteligência e determinação;

3ª - urge reforçar a política de cooperação ao desenvolvimento e encontrar denominadores comuns de políticas migratórias que combatam o inverno demográfico europeu e de fomento do apoio à solução dos problemas do Continente africano e M-O.

Avisa, com toda a sua experiência de vida e respeitada interventora na política internacional (nascida na República Checa, refugiada do regime nazi e, mais tarde, Secretária de

Estado de Bill Clinton), a americana Madeleine Albright, no seu livro mais recente – “*Fascismo, um alerta*”<sup>20</sup> – que, e cito: “... *Se a Europa regressasse às trinta fronteiras, trinta moedas, trinta conjuntos diferentes de normas e vinte ou mais línguas, o resultado seria mais burocracia, não menos, e menos dinheiro, não mais, nos bolsos do vulgar trabalhador, agricultor ou profissional qualificado.*”.

Na verdade, as várias crises da UE acabaram por ajudar a desenvolver um sentimento de que nós, europeus, somos todos parte da mesma comunidade política.

Num estudo recente elaborado pela americana *Pew Research Center*<sup>21</sup>, confirma-se que a generalidade dos cidadãos europeus é favorável à UE, mas também que o descontentamento e a desconfiança nos seus órgãos institucionais cresceu. Assim como sabemos que é difícil manter o rumo e o equilíbrio num projecto de base democrática que enquadra uma heterogeneidade de Estados com objectivos nem sempre coincidentes. Só que pertencer à UE, aprofundar o projecto europeu e defender os seus valores humanistas continua a ser a melhor alternativa para actuar num mundo globalizado e radicalizado, com recursos finitos e uma população em crescimento constante.

Excelente repto e bom elixir para olharmos em frente. E se é forte esta nossa veia optimista, isso não significa que gostemos do que se vai vendo .... mas que restará se não se acreditar no desígnio reformador e ter esperança?

MUITO OBRIGADO.

---

<sup>20</sup> Editado pelo Clube do Autor, S. A., OUT2018;

<sup>21</sup> Conclusões de um estudo recente, conduzido pelo *Pew Research Center*, americano, que focou um extenso inquérito em diversos países da UE, numa amostra alargada em 10 E-M's, de onde se extrai também que um dos maiores focos de preocupação que actualmente atinge a população comunitária conflui, negativamente, na economia e no futuro;



III SEMINÁRIO INTERNACIONAL  
“PORTUGAL, ESPANHA E O ATLÂNTICO”

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 10 de Outubro

Senhores Académicos, Senhores Convidados,

E chegámos ao fim. Não com uma sensação de enfado mas, pelo contrário, com um pleno de saber acrescido e com a tranquila certeza de que continua a haver quem acredita que o papel do Atlântico não se esgotou no passado e que Portugal e a Espanha, se não forem distraídos, serão países chave para que esse desiderato se concretize.

O Atlântico como base de diálogos e identidades culturais, como ponte da União Europeia e como Centro para o futuro da ordem Internacional, temas escolhidos para a organização deste Simpósio, constituem uma excelente síntese da sua importância que se manterá actual no futuro, próximo e longínquo.

Não posso deixar de agradecer aos responsáveis pelas excelentes conferências de abertura e encerramento e aos oito oradores convidados a riqueza das suas intervenções que tornaram este simpósio tão digno e bem demonstrativo da competência das suas comissões organizadora e científica.

De novo agradeço à Professora Isabel Valente e ao Professor Hipólito de La Torre o terem convidado a Academia de Marinha a nele participar, dando-lhe assim oportunidades acrescidas para aumentar o seu prestígio a nível nacional e internacional.

A todos que nos acompanharam, o nosso reconhecimento pela vossa presença.  
Muito obrigado



## HOMENAGEM AO EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 15 de Outubro

Senhora Dr.<sup>a</sup> Maria Antónia, querida amiga  
Senhores Académicos e Senhores Convidados

No dia 18 de Outubro de 2018, três dias após a sua morte, durante as cerimónias fúnebres na Basílica da Estrela, prestei homenagem ao Senhor Embaixador João de Deus Ramos e fi-lo em nome desta Academia.

Disse então o que pensava sobre esta ilustre figura que tão nobremente serviu a Academia de Marinha, que por todos era respeitado e de quem era fácil ficar-se amigo. Não me quero repetir e essas palavras ficarão registadas nas memórias do ano de 2018.

Hoje, com a serenidade que o tempo passado já permite, iremos homenageá-lo com a dignidade que merece e com que sempre viveu, de três formas complementares.

Primeiro, através do nosso Vice-Presidente da Classe de História Marítima, o Senhor Professor Vítor Rodrigues, que hoje ocupa o lugar de que foi titular o homenageado no anterior triénio e que com ele colaborou como Secretário da mesma classe.

Depois, numa breve cerimónia, será assinado um aditamento ao Protocolo existente entre a Academia de Marinha e a Fundação Oriente, acrescentando à designação do prémio então criado – Prémio Fundação Oriente – o nome do nosso homenageado. E quero deixar claro que esta alteração, prontamente aceite pela Academia, constituiu iniciativa do Presidente da Fundação.

Finalmente, a intervenção de fundo ficará a cargo do Senhor Dr. Carlos Monjardino, Presidente da Fundação Oriente, seu amigo desde a infância e que, por mais que uma vez, o teve como seu bom colaborador.

Espero que esta homenagem, apesar de singela, faça justiça ao respeito e admiração que o Senhor Embaixador João de Deus Ramos tinha pela instituição Marinha e por tudo o que deu a esta sua casa em que tão bem se sentia – a Academia de Marinha.

Muito Obrigado





## HOMENAGEM AO EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS

Palavras proferidas pelo Vice-Presidente para a Classe de História Marítima,  
Académico Vítor Gaspar Rodrigues, em 15 de Outubro

Ex. ma Senhora D<sup>a</sup> Maria Antónia Ramos;

Ex.mo Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu;

Ex.mo Senhor Dr. Carlos Monjardino, Presidente do Conselho de Administração da  
Fundação Oriente;

Caros membros da Academia de Marinha, estimados colegas e amigos:

Recordarão, porventura, aqueles que estiveram presentes no encerramento do I Simpósio de História do Oriente, que teve lugar nesta Academia em Novembro de ano passado, que me coube a difícil e dolorosa tarefa de substituir o Senhor Embaixador João de Deus Ramos naquela que seria a sua última colaboração na organização de um evento cultural nesta Academia. Como confidencieei na altura, poucas coisas me custaram tanto fazê-lo, não só pelo facto de se tratar de um muito estimado amigo e companheiro de trabalho, mas também, e sobretudo, pela forma abrupta como tudo aconteceu, privando-nos a todos da companhia de um Homem de enorme cultura, de trato extraordinariamente afável e que, por isso mesmo, rapidamente se afirmou não só junto de todos os elementos do Conselho Académico, que com ele trabalharam mais de perto ao longo de três anos, mas também de todo o seu staff para quem tinha sempre uma palavra serena e amável.

Um ano transcorrido – parece-nos que foi ontem que o nosso querido amigo nos deixou - incumbiu-me o Senhor Presidente da Academia da Marinha de voltar a deixar-vos aqui algumas palavras sobre o colega que tanto nos custou ver partir. Como afirmei então, ao longo desses anos de vivência comum, o Senhor Embaixador tornara-se, em virtude da sua inteligência, da sua educação e do seu saber, em alguém muito apreciado por todos aqueles que aqui trabalham e que com ele privaram mais de perto nessa fase da sua vida, tendo sido responsável por várias iniciativas culturais na Academia.

Homem de Saber e de Cultura, foi uma figura incontornável no meio académico mais directamente relacionado com o Orientalismo e com a presença dos Portugueses no Extremo-Oriente, com particular incidência nas questões relacionadas com a China. Saliento aqui o facto de o último evento científico a que o seu nome ficou associado ter sido precisamente o I Simpósio de História do Oriente, intitulado *Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séc.s XVI-XVIII)*, que decorreu nesta Academia em Novembro de 2018, de que foi o Presidente da sua Comissão Científica, e para o qual muito contribuiu com a sua experiência e saber.

Ainda no âmbito das actividades por si desenvolvidas enquanto académico, foi um dos organizadores do XIII Simpósio de História Marítima, que teve lugar em 2013, intitulado *Nos Mares da China. A propósito da chegada de Jorge Álvares, em 1513*, aí tendo proferido a

conferência de abertura, intitulada “Ocidente-Oriente: um Diálogo continuado”. Nela apontava para a necessidade de portugueses e chineses saberem em conjunto tirar vantagens de uma cooperação multilateral, único meio, como afirmava, e cito-o, “de avançar no conhecimento histórico do longo contacto luso-chinês, relevante não só para os protagonistas, mas também numa perspectiva global, porque na sua essência enforma o longo e continuado diálogo entre as duas civilizações” (fim de citação).

Mais tarde, já na qualidade de Vice-Presidente da Classe de História Marítima, para além das tarefas decorrentes do exercício do cargo, foi um dos responsáveis pela organização do XV Simpósio de História Marítima, intitulado *O Mar como Futuro de Portugal (c.1223-c.1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis*, tendo sido Vice-Presidente da sua Comissão Organizadora.

Durante a sua, infelizmente curta, estadia como Vice-Presidente da Classe de História Marítima esteve ainda na génese da criação, nesta Academia, do prémio apoiado pela Fundação Oriente, que passará a partir de hoje, em resultado do aditamento que se fará ao anterior protocolo, a designar-se Prémio Fundação Oriente – Embaixador João de Deus Ramos.

O seu profundo interesse pelos assuntos orientais em geral, e pelos de Macau em particular, levou-o ainda a apoiar, no já longínquo ano de 1990, altura em que desempenhava as funções de Secretário-adjunto para os assuntos de Transição no executivo de Macau, o projecto de investigação coordenado pelo Senhor Professor Doutor Artur Teodoro de Matos, que visava a elaboração de uma *História de Macau*, no âmbito da então designada Universidade da Ásia Oriental.

A equipa de investigação entretanto formada, em que se incluíam vários historiadores contratados para o efeito, entre os quais eu próprio, pôde então levar a cabo uma primeira missão de levantamento e fichagem da documentação relativa a Macau existente no Historical Archives of Goa, tarefa logo interrompida em resultado das transformações políticas ocorridas em Macau que conduziram à formação de um novo executivo e, por via disso, ao abandono dessas funções por parte do Senhor Embaixador.

Quis o destino que quase trinta anos passados e no momento em que evocamos a sua figura me tivesse chegado a informação de que a Universidade de Macau se prepara para lançar, num futuro próximo, uma edição com os materiais resultantes daquela missão de trabalho, de forma a poderem vir a ser úteis para os investigadores. Pese embora o projecto inicial nunca mais tivesse sido retomado, estamos em crer que onde quer que o Senhor Embaixador se encontre não deixará de ficar feliz por ver que nem tudo foi perdido no que a esse projecto pioneiro importa.

Para terminar, não posso deixar de repetir o que afirmei há um ano: dele retemos a imagem de um Homem de grande cultura e saber, de enorme elegância e cortesia, generoso e amável para todos os que com ele aqui privaram.

Ao Senhor Embaixador João de Deus Ramos, querido colega e amigo, que nos deixou cedo de mais, presto aqui, na presença de todos e em especial da sua esposa, a Senhora Dona Maria Antónia Ramos, em meu nome e no da Academia de Marinha a nossa mais sentida e sincera homenagem.

## HOMENAGEM AO EMBAIXADOR JOÃO DE DEUS RAMOS

Palavras proferidas pelo Presidente da Fundação Oriente,  
Dr. Carlos Monjardino, em 15 de Outubro

Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu  
Senhor Vice-Presidente da Classe de História Marítima, Prof. Doutor Vitor Rodrigues  
Senhora Doutora Maria Antónia Bramão Ramos  
Excelências

Estamos hoje aqui reunidos para prestar homenagem ao Embaixador João de Deus Ramos, um ano depois do choque brutal que foi para todos nós a sua morte.

Há certamente outras pessoas mais indicadas do que eu para falar sobre o João de Deus Ramos, como por exemplo o Eng<sup>o</sup> João Mineiro aqui presente, amigo desde os bancos da escola, mas eu tive a sorte de poder contar com a sua amizade e também com a sua sabedoria e a sua experiência como diplomata, como académico e como dirigente da Fundação Oriente, onde todos os dias sentimos a sua falta.

O João de Deus Ramos era uma pessoa especial. Tinha maneiras impecáveis, uma pontualidade sem falha e uma calma aparentemente imperturbável. Tinha também um estilo muito britânico, nomeadamente no modo de se vestir, com os seus casacos de tweed e por cima o conhecido oleado da Barbour.

Quando eu lhe pedia alguma coisa ele estava sempre disponível mas, como era muito organizado e detestava chegar atrasado a qualquer lado, instintivamente o seu primeiro gesto era olhar para o relógio. O João tinha uma colecção magnífica de relógios e raramente usava o mesmo relógio. Nesse sentido, sempre que olhava para os ponteiros num mostrador, era irresistível para ele tentar identificar a marca do relógio, o que costumava ser o início de uma conversa sobre a origem e os méritos relativos do dito relógio.

Entre nós, era fácil passar dos relógios às canetas de tinta permanente e das canetas aos automóveis clássicos, outra paixão que tínhamos em comum. Entrando nas confidências, e aqui a Maria Antónia vai-me perdoar, ainda tivemos outra paixão em comum pois, nos tempos do liceu, namorámos os dois a mesma rapariga.

O Embaixador João de Deus Ramos foi um diplomata invulgar. O seu Pai e o irmão do seu Pai eram diplomatas de carreira e ele próprio e o seu irmão, o Embaixador Vasco Bramão Ramos, seguiram o Pai na carreira diplomática. Isso fez com que para o João a ética do serviço público fosse parte integrante da sua educação e fez com que ele vivesse desde miúdo um pouco por toda a Europa.

Na minha opinião, a sua vocação natural era a diplomacia, que gostava de distinguir da política externa. Como servidor do Estado, a sua obrigação primeira era proteger os interesses

portugueses, mas o modo como o fazia devia poder servir para defender os valores humanistas que reconhecem a unidade fundamental entre todas as pessoas, para lá da sua origem ou da sua condição.

O João de Deus Ramos fez a sua carreira diplomática na Ásia: esteve em posto em Tóquio, em Pequim, exerceu altas funções como Secretário-Adjunto do Governo de Macau e foi Embaixador em Islamabad. Ele explicou-me um dia que queria estar longe das questões mais prementes da política externa portuguesa, as quais não incluíam, e continuam de alguma forma a não incluir, os países asiáticos. Desse modo, devia poder ter, como queria, uma maior autonomia no exercício das suas funções.

Mas a força das coisas revelou-se mais forte do que a sua vontade. O João de Deus Ramos foi, sozinho, a abrir a primeira Embaixada de Portugal na República Popular da China depois da normalização das relações diplomáticas, em Fevereiro de 1979. Mais tarde, de regresso ao Ministério, foi responsável pelos serviços da Ásia e pôde acompanhar as conversações entre Londres e Pequim sobre Hong Kong. Contra os demagogos e os idealistas, foi o primeiro a reconhecer que Macau não podia ter um destino diferente. Nesse sentido, era o único diplomata que estava preparado para dar resposta à decisão de iniciar as conversações bilaterais entre Portugal e a China sobre o futuro de Macau.

Em boa hora, o Embaixador João de Deus Ramos publicou as suas memórias da China, que são o principal documento de referência sobre a negociação da Declaração Conjunta. Naturalmente, ele conta apenas o que é essencial, mas nós podemos reconhecer no seu testemunho que foi ele quem dirigiu as conversações do lado português, sob a tutela directa do Ministro dos Negócios Estrangeiros Pedro Pires de Miranda que, mais tarde, fez parte do Conselho de Curadores da Fundação Oriente.

Pela minha parte, como membro do Governo de Macau, pude testemunhar as condições em que a delegação portuguesa, dirigida por João de Deus Ramos, teve de trabalhar nos primeiros meses de 1987.

O seu estoicismo quase heróico, assim como a sua determinação singular, mereceram, desde essa altura, a minha profunda admiração. Tipicamente, os méritos evidentes dos negociadores portugueses, cujo trabalho pude acompanhar, nunca foram publicamente reconhecidos, apesar da Declaração Conjunta sobre o Futuro de Macau ter sido ratificada e recebida pelas autoridades nacionais como o melhor resultado possível das conversações entre Portugal e a China.

Nos anos seguintes, o Embaixador João de Deus Ramos continuou empenhado em garantir que o processo de transição previsto nos acordos bilaterais podia seguir o seu caminho. Nesse quadro, foi o primeiro e o único Secretário-Adjunto para a Transição no Governo de Macau, onde coordenou os programas fundamentais que tornaram possível preparar as instituições e as administrações públicas do Território para a transferência de soberania em Dezembro de 1999.

Por essa altura, o João de Deus Ramos decidiu terminar a sua carreira diplomática: faltava-lhe ser Embaixador de Portugal e exerceu essas funções no Paquistão, antes de encerrar esse

ciclo da sua vida profissional para se dedicar à sua segunda vocação, como intelectual, escritor e historiador das coisas de Portugal na Ásia.

O doutor João de Deus Ramos era um académico excepcional. Não era um universitário, muito embora os universitários, portugueses e estrangeiros, o reconhecessem como seu par. A Universidade portuguesa formalizou esse reconhecimento quando lhe atribuiu o Prémio Universidade de Coimbra em 2013 e a participação empenhada do Embaixador João de Deus Ramos na Academia de Marinha foi um marco muito importante na sua realização como académico.

Além disso, empenhou-se em reconstituir a escola orientalista portuguesa, quer como investigador, quer como dinamizador das investigações de uma nova geração de historiadores portugueses dos temas asiáticos e de historiadores internacionais do império português da Ásia. Uma parte importante do seu trabalho na Fundação Oriente concentrou-se nesse desígnio, cujos resultados estão hoje à vista, não só nas muitas publicações pioneiras que ele próprio seleccionou e organizou, como na expansão dos estudos asiáticos portugueses que não teria sido possível sem a sua visão estratégica e a sua intervenção.

Nada lhe dava maior prazer do que o seu trabalho como historiador. É o trabalho de uma vida inteira, no sentido em que o João de Deus Ramos nunca deixou de coleccionar os livros com que constituiu uma das melhores bibliotecas asiáticas de Portugal; no sentido em que nunca deixou de investigar todos os arquivos portugueses e estrangeiros onde estão depositados os registos do período mais brilhante e menos estudado da nossa história; e, sobretudo, no sentido em que nunca deixou de escrever e de publicar os livros, os ensaios e os artigos que revelam a sua profunda erudição sobre os cinco séculos das relações entre Portugal, a China e a Ásia.

O Embaixador João de Deus Ramos foi, finalmente, um notável dirigente institucional que deixou uma marca indelével na Fundação Oriente, onde exerceu funções, primeiro como membro do Conselho de Administração e, depois, como membro do Conselho de Curadores.

Em 1992, quando o meu querido amigo António Alçada Baptista deixou o Conselho de Administração da Fundação Oriente por ter atingido o limite de idade, telefonei para Islamabad para convidar o Embaixador João de Deus Ramos para integrar o nosso Conselho de Administração. Era uma escolha natural, tendo em conta quer a sua experiência diplomática única, quer a sua qualidade académica, como um dos mais reputados orientalistas portugueses.

Durante 15 anos, tive o privilégio de trabalhar com o João de Deus Ramos na direcção executiva da Fundação Oriente.

A sua intervenção foi muito importante nas nossas relações com a China; a sua acção foi crucial nas relações com a universidade, com os historiadores e com os investigadores especializados nas questões asiáticas, assim como nas publicações académicas da Fundação e da nossa revista Oriente, de que ele próprio veio a ser Director; o seu bom conselho foi, tantas vezes, decisivo no processo de edificação da Fundação Oriente, na altura ainda uma nova instituição, que ele próprio soube reconhecer como um projecto nacional.

Nos dez anos seguintes, continuámos a poder contar com ele no Conselho de Curadores e, sobretudo, no dia-a-dia da Fundação, onde nunca deixou de participar, com a sua presença regular e o seu entusiasmo contagiante por novos projectos.

Conheço bem a sua dedicação, sobretudo nos últimos anos, à Academia de Marinha. O Embaixador João de Deus Ramos contribuiu muito para aproximar as nossas duas instituições e para criar o Prémio Fundação Oriente nesta casa. Por isso, num gesto da mais elementar justiça e de reconhecimento pela sua vida e pela sua obra, eu próprio e o Senhor Almirante Vidal Abreu tomámos a iniciativa de propor que esse Prémio passasse a designar-se ***Prémio Fundação Oriente - Embaixador João de Deus Ramos***.

Espero que o seu exemplo de nobreza pessoal e de integridade intelectual possa ser interiorizado pelos novos investigadores que vão seguir o caminho, tão caro à Fundação Oriente, dos estudos sobre as relações entre Portugal, a China e a Ásia.

Esse foi o percurso do João de Deus Ramos, que ele cultivou ao longo da sua vida e que ensinou os outros a trilhar.

Muito obrigado.

## CONCERTO DO CINQUENTENÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA, NO TEATRO SÃO LUIZ

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 22 de Outubro

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, estamos agradecidos pela sua presença e pela cedência da nossa Banda da Armada, tão prestigiada nacional e internacionalmente e que é sempre tão distinta a abrilhantar os eventos em que é convidada a participar. Na sua pessoa cumprimento todos os militares presentes.

Na pessoa da Senhora Professora Raquel Soeiro de Brito cumprimento todos os académicos presentes.

Senhora Embaixadora do Reino de Espanha em Portugal. É com gosto que de novo a vemos a participar em mais uma iniciativa da Academia de Marinha.

Nestes cumprimentos iniciais apenas mais uma referência, esta dirigida aos Aspirantes e Cadetes da Escola Naval aqui presentes. Bem hajam. E nunca se esqueçam que Portugal precisa de vós. Senhores convidados e amigos, a todos saúdo.

Confesso que quando decidi preparar o programa do cinquentenário do nascimento da Academia de Marinha e tomei a decisão de nele incluir um concerto, me inspirei naquilo que foi feito por um dos meus antecessores, o Almirante Rogério d'Oliveira, hoje com 98 anos feitos e aqui presente, ao comemorar as bodas de prata desta Academia. Poderão acusar-me de plágio, mas o que reconhecidamente faz sentido, não deve ser excluído, antes deve ser mantido, pese embora com as características de um diferente progenitor.

E foi assim que, tendo em conta que estamos em presença de um auditório não necessariamente erudito na arte musical, dei total liberdade ao maestro para escolher uma programação em que não fosse obrigatório todos os temas estarem ligados ao mar, mas que fosse agradável, entendível por todos, embora mantendo com o mar a sua ligação mais tradicional – a da alegria, a da saudade, a do entretenimento e a da tão necessária companhia a quem tantas vezes se sente só no meio do oceano.

De facto, é sem surpresa que estas duas realidades, o Mar e a Música, se complementam tão bem, tendo assim sido criadas incontáveis peças que atravessam a música erudita, a tradicional e a popular, cruzando e preenchendo a cultura e o imaginário humano desde tempos imemoriais, em particular num país de vocação marítima como Portugal.

O Mar tem na história e cultura portuguesas um papel central, que em parte se irá repercutir na música aqui produzida, sendo incontáveis as evocações e referências a ele e ao seu significado para o povo português.



Como povo de marinheiros que deu novos mundos ao mundo, mas também como povo de diáspora, que ao longo dos séculos deixou para trás a sua terra natal na esperança de encontrar melhor vida, os portugueses têm no mar um ponto de ligação com o mundo, uma porta de entrada e de saída que deixou a sua marca na produção musical, encapsulando as saudades e a incerteza de quem parte, a tristeza de quem fica e vê partir e a alegria da reunião, sempre através da música.

E é assim que esta realidade se faz sentir também na Marinha, onde a música é uma companhia indispensável para os marinheiros, quer na celebração de atos oficiais, quer para quebrar a monotonia do vasto oceano. Assim se compreende, pois, a existência ao longo dos séculos de formações musicais na Armada, hoje aqui magnificamente representadas pela Banda da Armada.

A Banda é uma importante embaixadora da Marinha com atuações que levam a cultura naval de Norte a Sul do país e também além-fronteiras, sem nunca esquecer de enaltecer e relembrar a tradição e cultura musical nacional.

A isto atestam as numerosas audiências que se reúnem sempre que a Banda tem aparições públicas, como hoje é o caso. Assim, também se presta homenagem aos vários músicos de renome que ao longo dos tempos nela atuaram, como assim se premeia os que hoje atuam neste conjunto.

Ao celebrar a Academia de Marinha os seus 50 anos de serviço em prol da difusão da cultura marítima em Portugal, tornava-se assim indiscutível a necessidade de um momento musical, de um concerto marcante, que aludisse à importância chave que a música tem para a cultura naval e marítima portuguesa, juntando dois importantes organismos que trabalham neste âmbito, a Academia de Marinha e a Banda da Armada.

Espero que gostem e que partilhem connosco esta noite de celebração, numa verdadeira epifania entre a música, essa arte maior e o mar, eterno e tão necessário, como nos afirmava Vitorino Nemésio.

Bem hajam pela vossa presença. Muito obrigado

9º CICLO DE CONFERÊNCIAS RELAÇÕES LUSO-ITALIANAS  
“PORTUGAL PELA PENA DOS ITALIANOS (SÉCULOS XV - XIX)”

**AS CARTAS DE LISBOA DE FILIPPO SASSETTI (1578-1583)**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Rui Manuel Loureiro<sup>1</sup>, em 29 de Outubro

Filippo Sassetti não é um nome muito conhecido nos meios historiográficos portugueses. João Lúcio de Azevedo escreveu sobre ele um extenso artigo, publicado em 1932, que tem especial interesse para quem se interesse por história das navegações, pois dá particular atenção às viagens marítimas de Sassetti em navios lusitanos.<sup>2</sup> Depois dessa data, há referências dispersas em vários estudos relacionados com a história da expansão portuguesa. Por exemplo, as cartas de Sassetti são repetidamente citadas por Vitorino Magalhães Godinho, em várias das suas obras.<sup>3</sup> Mas mais nenhum estudo monográfico foi dedicado em Portugal a este viajante e escritor italiano, até que recentemente a investigadora Nunziatella Alessandrini o abordou em diversos dos seus textos.<sup>4</sup> Contudo, é um escritor que me parece merecer mais atenção, sobretudo no contexto da história marítima e da expansão portuguesa. Existem diversos estudos sobre Sassetti em italiano, claro, e recomendar-se-á sobretudo a biografia que dele elaborou Marica Milanese,<sup>5</sup> a conceituada historiadora que preparou a edição moderna da conhecida obra quinhentista de Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni et Viaggi*.<sup>6</sup>

Vejamos então, para começar, algumas informações essenciais sobre a biografia de Sassetti. Ele nasceu em 1540, na cidade italiana de Florença, numa família de mercadores relativamente prósperos. Teve uma sólida educação humanística, e sabe-se que na sua casa havia especial interesse pela literatura relacionada com viagens, navegações e descobrimentos. O pai de Sassetti

---

<sup>1</sup> Membro da Academia de Marinha; Professor do Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes; Investigador do Centro de Humanidades, FCSH, Universidade Nova de Lisboa.

<sup>2</sup> João Lúcio de Azevedo, *Novas Epanáforas: Estudos de História e Literatura* (Lisboa: Livraria Clássica, 1932), pp. 97-135.

<sup>3</sup> Ver Vitorino Magalhães Godinho, *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar, Séculos XIII-XVIII* (Lisboa: Difel, 1990), *passim*.

<sup>4</sup> Nunziatella Alessandrini, “Images of India through the Eyes of Filippo Sassetti, a Florentine Humanist Merchant in the 16th Century”, in Mary N. Harris & Csaba Lévai (eds.), *Sights and Insights: Interactive images of Europe and the wider world* (Pisa: Edizioni Plus / Pisa University Press, 2007), pp. 43-58; Nunziatella Alessandrini, “Goa “principal terra d’India” nas cartas de Filippo Sassetti”, in Artur Teodoro de Matos & João Teles e Cunha (eds.), *Goa: Passado e Presente*, 2 vols. (Lisboa: CEPCEP / CHAM, 2012), vol. II, pp. 629-640.

<sup>5</sup> Marica Milanese, *Filippo Sassetti* (Florença: La Nuova Italia editrice, 1973).

<sup>6</sup> Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni e Viaggi*, ed. Marica Milanese, 6 vols. (Turim: Einaudi, 1978-1988).

era leitor assíduo das referidas *Navigazioni et Viaggi*, a grande colectânea de relatos de viagem organizada por Giovanni Battista Ramusio, cujo primeiro volume foi publicado em Veneza, em 1550, sendo os outros dois publicados na mesma cidade em 1556 (terceiro volume) e 1559 (segundo volume). Posteriormente, haveria muitas outras reedições destes três volumes.<sup>7</sup>

Em 1556, o pai Sasseti ofereceu aos filhos (Filippo e o irmão Francesco) uma transcrição manuscrita comentada de um texto extraído do primeiro volume das *Navigazioni et Viaggi*, o ensaio «sopra il crescere del fiume Nilo» (ou seja, ‘sobre as cheias do rio Nilo’), da autoria do médico e humanista Gerolamo Fracastoro, um dos colaboradores de Ramusio.<sup>8</sup> O comentário do pai Sasseti estava repleto de referências eruditas, com menções a Aristóteles, Dioscórides, Galeno, Dante, Petrarca, Boccaccio, e outros, e dá uma ideia clara do tipo de requintada educação de que os dois filhos teriam beneficiado.<sup>9</sup> Assim, o fascínio de Filippo Sasseti tanto pelos temas culturais como pelas terras exóticas datará certamente da sua juventude, desenvolvendo-se paralelamente às suas atividades nas empresas comerciais da família.

Por volta de 1564, quando contava 24 anos de idade, Sasseti conseguiu de alguma forma libertar-se das suas ocupações mercantis e passou a dedicar-se a tempo inteiro aos estudos humanísticos. Quatro anos mais tarde inscrevia-se na universidade de Pisa, e durante alguns anos trabalhou com diversos mestres. E entre estes, o famoso humanista Pier Vettori, que entre muitos outros assuntos era especialista em filologia grega e sobretudo na obra de Aristóteles.<sup>10</sup> Por influência deste mestre, Sasseti dedicou-se ao estudo do filósofo grego e à tradução de uma das suas obras. Entretanto, Pier Vettori tinha visitado a Península Ibérica na sua juventude, e escrevera uma obra, que teve bastante sucesso editorial, sobre o cultivo da oliveira.<sup>11</sup> Mais tarde Sasseti citará esta obra numa das suas cartas,<sup>12</sup> pelo que não é impossível que Vettori lhe tivesse despertado o interesse pelos reinos ibéricos.

Outros mestres de Sasseti em Pisa foram o médico e naturalista Andrea Cesalpino, que fora director do jardim botânico daquela cidade italiana, e o médico Francesco Buonamici, que era professor de filosofia natural.<sup>13</sup> Com eles, Sasseti desenvolveu um acentuado interesse pelo

<sup>7</sup> Ver o estudo de George B. Parks, “The Contents and Sources of Ramusio’s *Navigazioni*”, in Gian Battista Ramusio, *Navigazioni et viaggi. Venice, 1563-1606*, ed. R. A. Skelton & George B. Parks, 3 vols. (Amesterdão: Theatrum Orbis Terrarum, 1967-1970), vol. I, pp. 1-39.

<sup>8</sup> Ver Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni e Viaggi*, vol. II, pp. 387-428.

<sup>9</sup> O manuscrito de Gianbattista Sasseti foi parcialmente publicado em Marica Milanese, *Filippo Sasseti*, pp. 94-98.

<sup>10</sup> A respeito de Vettori e seus discípulos, ver Raphaële Mouren, “Un professeur de grec et ses élèves: Piero Vettori (1499-1585)”, *Lettere italiane*, vol. 59, n. 4, 2007, pp. 473-506.

<sup>11</sup> *Trattato di Piero Vettori delle lodi et della coltivazione degl’Vliui* (Florença: Giunti, 1569).

<sup>12</sup> Filippo Sasseti, *Lettere da vari paesi, 1570-1588*, ed. Vanni Bramanti (Milão: Longanesi & C., 1970), p. 216.

<sup>13</sup> Sobre Cesalpino, ver Cristina Bellorini, *The World of Plants in Renaissance Tuscany* (Abingdon, Oxon: Routledge, 2016); sobre Buonamici, ver Mario O. Helbing, *La Filosofia di Francesco Buonamici, professore di Galileo a Pisa* (Pisa: Nistri-Lischi, 1986).

mundo natural e pela história natural, que estará presente em muitos dos seus escritos posteriores. Sasseti rapidamente ganhou reputação como letrado, e pareceria destinado a uma carreira na área das letras, totalmente dedicada ao estudo, ao debate e à escrita, pois desde logo começa a redigir eruditas cartas, panfletos e tratados, que circulam em manuscrito nos círculos humanistas de Florença. Entre muitos outros temas, interessa-se pelos fenómenos naturais (e sobretudo pela meteorologia), interessa-se pela botânica (e nomeadamente pela utilização medicinal das plantas), e interessa-se também pela língua e pela literatura italianas.

Conhecem-se hoje 54 cartas de Filippo Sasseti, de extensão variada, escritas em Itália entre 1570 e 1578.<sup>14</sup> As cartas italianas são sobretudo dirigidas a familiares, a colegas de estudo e a alguns dos seus mestres universitários. O principal destinatário, a quem são dirigidas 29 destas missivas, é Lorenzo Giacomini, primo de Sasseti e autor de uma obra humanística muito variada.<sup>15</sup> Estas cartas estão repletas de referências eruditas e discutem muitos dos temas que seriam estudados na universidade de Pisa, como a filologia, a filosofia natural, a botânica, a astronomia, a literatura, e outros. Não vamos aqui abordar este conjunto epistolar, mas interessa notar que Sasseti assume por completo esta prática, tão em voga entre os humanistas do seu tempo, de utilizar as cartas não só para comunicar assuntos de foro pessoal ou particular, mas também para se envolver em discussões eruditas com os seus pares. O século XVI assiste à formação de vastas redes de correspondência entre eruditos interessados em temas afins, que trocavam entre si cartas, manuscritos e impressos de forma mais ou menos intensa.<sup>16</sup>

Entretanto, alguma coisa se terá altera nas circunstâncias familiares de Sasseti, pois por volta de 1577 ele está de regresso aos assuntos comerciais, assumindo agora por inteiro o papel de ‘mercador-letrado’. Neste mesmo ano, Sasseti redige um «Raggionamento sul commercio tra la Toscana e le nazione levantine».<sup>17</sup> Trata-se de um relatório que fazia a apologia do desenvolvimento de relações comerciais regulares entre Florença e o império otomano. Aparentemente, a redacção deste tratado por Sasseti – talvez uma encomenda dos círculos governamentais florentinos – terá sido motivada pela estratégia florentina de transformar o porto de Livorno numa escala do tráfico internacional de especiarias.<sup>18</sup> E decerto que a família Sasseti estaria interessada nestes potenciais desenvolvimentos.

<sup>14</sup> Filippo Sasseti, *Lettere da vari paesi*, pp. 31-209.

<sup>15</sup> Sobre Giacomini, ver Déborah A. Blocker, “Pro or/and anti-Medici? Political ambivalence and social integration in the Accademia degli Alterati (Florence, 1569 - ca 1625)”, in Jane E. Everson, Denis V. Reidy & Lisa Sampson (eds.), *The Italian Academies 1525-1700: Networks of Culture, Innovation and Dissent* (Cambridge: Modern Humanities Research Association / Routledge, 2016), pp. 38-52.

<sup>16</sup> A respeito desta questão, ver Francisco Bethencourt & Florike Egmond (eds.), *Correspondence and Cultural Exchange in Europe, 1400-1700* (Cambridge: Cambridge University Press, 2007).

<sup>17</sup> Filippo-Luigi Polidori (ed.), “Sul commercio tra la Toscana e le nazioni levantine: Ragionamento di Filippo Sasseti (1577)”, *Archivio Storico Italiano*, vol. IX, 1853, pp. 169-188.

<sup>18</sup> Ver, sobre esta conjuntura, Corey Tazzara, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World, 1574-1790* (Oxford: Oxford University Press, 2017).

O «Raggionamento» era dedicado a um tal Bongianni Gianfigliuzzi, um cavaleiro de Malta, personagem assaz curiosa, que participara na batalha de Lepanto e que estivera cativo diversos anos em Constantinopla, para onde foi enviado como embaixador em 1578.<sup>19</sup> Alguns anos mais tarde, este mesmo Bongianni Gianfigliuzzi viria a ser embaixador do ducado da Toscana junto de Felipe II. Numa carta mais tardia, Sassetti compara Constantinopla com Lisboa, e provavelmente estaria a basear-se em informações recolhidas junto deste cavaleiro de Malta.<sup>20</sup> Apesar de ter escrito um relatório sobre o império otomano em 1577, Filippo Sassetti não viajou para Constantinopla com o seu amigo Bongianni Gianfigliuzzi, mas em sentido totalmente contrário. Nos primeiros meses de 1578 partia de Florença para a Península Ibérica, na companhia de Pietro de' Medici, o irmão mais novo de Francesco I, o grão-duque da Toscana.

Em finais de 1578 Sassetti já se encontrava em Lisboa, onde fixou residência como representante de casas comerciais florentinas, sobretudo dos Capponi. Sassetti permanecerá em Lisboa até 1582-1583, fazendo entretanto algumas viagens a Sevilha, a Madrid e a Medina del Campo, por motivos relacionados com as suas actividades mercantis. As casas comerciais italianas estavam também interessadas nos produtos oriundos das Índias Ocidentais, que então estavam a ser colonizadas pelos espanhóis. Daí o interesse de Sassetti por Sevilha. Mas Lisboa era então um centro portuário de primeira grandeza, que mantinha relações directas com múltiplos espaços ultramarinos, pois Portugal controlava bases estratégicas no litoral de África, no Brasil, e em numerosos pontos da Ásia marítima. Ali aportavam as mais valiosas e mais raras mercadorias exóticas, razão pela qual numerosas casas comerciais europeias mantinham os seus feitores na capital portuguesa.<sup>21</sup>

Se repararmos bem nas datas, Sassetti chegou a Portugal logo depois do desastre de Alcácer-Quibir, viveu em Lisboa durante o breve reinado do Cardeal D. Henrique, assistiu à conquista de Lisboa pelas tropas do duque de Alba, à subida ao trono lusitano de Felipe II, e aos episódios de resistência de D. António, Prior do Crato. Por isso, é uma testemunha privilegiada deste período conturbado da história portuguesa.<sup>22</sup>

Durante a sua residência em Portugal, e por ocasião das diversas viagens que efectuou a Espanha, Sassetti manteve a sua actividade epistolar, pois conhecem-se hoje 40 cartas por

<sup>19</sup> A respeito deste personagem, ver Ulrike Ilg, “Visiting the ‘Serraglio del Gran Signore’: Medici Diplomacy and Cross-Cultural Contacts during the Rule of Francesco I”, in M. Caroscio & M. Arfaioi (eds.), *The Medici and the Levant: Interlacing Cultures from Florence to the Eastern Mediterranean (1532-1743)* (Turnhout: Brepols, 2016), pp. 87-99.

<sup>20</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 248 e 400.

<sup>21</sup> Para uma abordagem genérica, ver Nunziatella Alessandrini, “Vida, história e negócios dos mercados italianos no Portugal dos Filipes”, in Pedro Cardim, Mafalda Soares da Cunha & Leonor Freire Costa (eds.), *Portugal na Monarquia Espanhola- Dinâmicas de integração e de conflito* (Lisboa: CHAM / CIDEHUS-Universidade de Évora / GHES-UTL, 2013), pp. 107-134.

<sup>22</sup> Sobre este conturbado período, ver Rafael Valladares, *A Conquista de Lisboa (1578-1583): Violência militar e comunidade política em Portugal* (Lisboa: Texto, 2010).

ele escritas de diversas cidades ibéricas: 6 de Madrid, 1 de Sevilha, e 33 de Lisboa.<sup>23</sup> Provavelmente teria escrito muitas mais, mas apenas estas se conservam, dando uma média de mais ou menos 8 cartas por ano. Os destinatários destas missivas são variados, e incluem familiares, amigos, colegas de estudo, e personalidades de relevo na vida de Florença, como o grão-duque Francesco I. Mas a maioria das cartas (isto é, 32) são dirigidas aos irmãos Baccio e Francesco Valori, seus amigos e companheiros de estudos.<sup>24</sup> Estas 40 cartas, evidentemente, são uma fonte de informação de primeira importância. Sassetti era um homem extremamente culto, como verificámos. Era também um observador atento e curioso do mundo que o rodeava. E, além disso, era um estrangeiro numa terra estranha, desde logo especialmente atento às diferenças culturais.

Não haverá agora oportunidade para analisar em pormenor todas estas cartas, que estão comodamente editadas numa colectânea organizada por Vanni Bramanti em 1970.<sup>25</sup> Mas valerá a pena destacar alguns aspectos essenciais, relativamente às cartas de Lisboa. Deve sublinhar-se, antes de tudo, que as cartas de Sassetti ficaram manuscritas na época, e só muito mais tarde começaram a ser impressas. Tal não quer dizer que não tivessem circulado em Itália, pois na realidade as cartas foram geralmente escritas por Sassetti num estilo muito cuidado, em termos de forma e de conteúdo. Pressupunha-se que seriam circuladas pelo destinatário dentro de um círculo mais ou menos alargado de amigos e colegas.

A primeira carta escrita por Sassetti de Lisboa, em 10 de Outubro de 1578, é especialmente interessante pelo panorama que nos traça do mundo português.<sup>26</sup> O viajante italiano fica impressionado com a dimensão de Lisboa, «grandissima», como ele escreve, e espanta-se com as dimensões do rio Tejo, que considera um autêntico «braccio di mare», no qual ancoram milhares de navios. Já os edifícios lisboetas não o impressionam por aí além, pois, com excepção do palácio real, que fica junto ao rio, considera que «Non há nessuno bello edifizio». Acha o clima, mesmo durante o mês de Outubro, verdadeiramente abrasador, pois o calor tudo queima. Repara que os habitantes de Lisboa comem sobretudo peixe, e toda a cidade cheira a frituras: em «ogni via e in ogni casa è bottega che cuoce e vende pesce ogni giorno e ogn'ora». Assinala, talvez com algum exagero, que Portugal não produz praticamente nada, e que os portugueses vivem daquilo que importam: «tutti vivono di vettovaglia portatoci per mare, o la maggiore parte, ché il paese è sterile e non colto». Até os ovos e as galinhas vêm de fora! Por isso mesmo há sempre no porto de Lisboa uma infinidade de navios, «vengono qui navili infiniti», da Dinamarca, da Holanda, da Flandres, de Inglaterra, da França, de Itália, de Espanha, e de outras regiões europeias. De resto, repara na abundância de oliveiras por

<sup>23</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 213-373.

<sup>24</sup> Sobre a família Valori, ver Mark Jurdjevic, *Guardians of Republicanism: The Valori Family in the Florentine Renaissance* (Oxford: Oxford University Press, 2008).

<sup>25</sup> Trata-se da edição citada nestas notas.

<sup>26</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 216-223.

toda a cidade, mas todas muito maltratadas, de forma a desesperar qualquer pessoa que se interesse pelo cultivo desta planta em particular. Nota-se aqui, decerto, um reflexo da leitura que fizera do tratado que o seu mestre Pier Vettori dedicara ao cultivo da oliveira, a que já antes me referi.

De acordo com a avaliação de Sassetti, a cidade de Lisboa teria na época uns 240 mil habitantes, que se repartem em três grupos distintos: os cristãos velhos (que por sua vez se dividem entre fidalgos e gente do povo); os cristãos novos (que não lhe merecem grande confiança); e os escravos. A opinião inicial de Sassetti sobre os portugueses, tanto os cristãos velhos como os cristãos-novos, é extremamente negativa, e mesmo muito anedótica. A respeito dos cristãos velhos, diz que são pouco cultos, muito soberbos, extremamente teimosos, e uns grandes fala-baratos. Mudar a opinião de um português sobre alguma coisa, segundo Sassetti, é sinónimo de impossível. Os portugueses são tão vãos, que três quartos das palavras que pronunciam são «Vostra mercé» e juramentos «por los Sanctos Evangelios» ou «por estas barbas». Quanto aos cristãos-novos, acha que «sono gente poco meglio che infame, cattivi, perfidi, senza fê, senz'onore o cosa che buona sai». Mas atribui-lhes um «intendimento sottilissimo», que faz deles uns negociantes exímios. Os escravos, enfim, merecem a Sassetti uma cuidada atenção. São eles que se ocupam de todos os trabalhos. Sassetti estima que serão cerca de um terço da população de Lisboa, ou seja, uns 80 mil, o que parece algo exagerado. São oriundos de todas as partes do mundo: africanos, indianos, chineses, japoneses. Apenas do Brasil não vêm escravos, pois quando os indígenas brasileiros são escravizados, abandonam a vontade de viver e rapidamente morrem.<sup>27</sup>

A parte final desta primeira carta, que é dirigida ao seu amigo Baccio Valori, traça um quadro muito amplo e muito preciso da geografia comercial do império português. Evidentemente, Sassetti estava em Portugal ao serviço de uma casa comercial italiana. Por isso mesmo, dedica uma especial atenção às redes mercantis que tinham o seu epicentro no porto de Lisboa, e se estendiam em direcção a África, Brasil e Ásia.<sup>28</sup> Em duas páginas, o seu correspondente italiano fica com uma ideia da diversidade de produtos que chegam a Lisboa, com os respectivos valores: das ilhas de Cabo Verde chegam couro, algodão, açúcar; da fortaleza da Mina, grande quantidade de ouro (em 2 navios, apenas, chegaram 200 mil ducados em barras); do arquipélago de São Tomé e Príncipe, vem açúcar vermelho (7 milhões de libras); do Brasil, açúcar branco; de Moçambique vem o marfim; e da Índia, a pimenta, a canela, o gengibre, a noz-moscada, a maçã, o cravo, as pedras preciosas, as sedas, as porcelanas, e muitos outros produtos.

<sup>27</sup> Para um confronto com outras descrições de Lisboa, ver Annemarie Jordan Gschwend & Kate J. P. Lowe (eds.), *The Global City: On the Streets of Renaissance Lisbon* (Londres: Paul Hobertson publishing, 2015).

<sup>28</sup> A respeito desta realidade, ver Rui Manuel Loureiro, “A Expansão Portuguesa e o estabelecimento de novas rotas mercantis”, *Argos – Revista do Museu Marítimo de Ílhavo*, n. 7, 2019, pp. 79-84; e também Rui Manuel Loureiro, “Algumas notas sobre as cargas de retorno da carreira da Índia no porto de Lisboa”, *Revista Rossio – Estudos de Lisboa*, n. 7, 2016, pp. 81-91.

Nos quatro anos seguintes, até 1582, Sassetti vai aprofundando os seus conhecimentos sobre Portugal e sobre o seu império ultramarino, e transmite regularmente aos seus correspondentes italianos novas informações, que obtém quer junto de capitães e pilotos de navios portugueses, quer junto de outros mercadores com quem se cruza em Lisboa. Vejamos alguns exemplos. Em Fevereiro de 1579 fala de um rinoceronte que teve oportunidade de observar ao vivo.<sup>29</sup> Em Janeiro do ano seguinte, discute as virtudes do marmelo e da marmelada que se come em Portugal, e as propriedades do mel feito com flores de laranjeiras da serra de Sintra.<sup>30</sup> Noutra carta do mesmo mês de Janeiro de 1580, faz referência a diversos produtos exóticos que enviara para Itália: umas pedras bezoares, cujas propriedades e formas de utilização descreve, e um vaso de porcelana cheio de noz-moscada em conserva.<sup>31</sup> Menciona também o seu insucesso em adquirir uns papagaios que vinham do arquipélago de Maluco, decerto as famosas aves-do-paraíso.<sup>32</sup> Em Junho de 1580 escreve sobre o almíscar que vem da China.<sup>33</sup> Em Março de 1583 refere-se ao calambuco ou pau-de-águila, descrevendo as suas propriedades.<sup>34</sup> E, assim sucessivamente, vai precisando o retrato de Portugal que quer apresentar aos seus diversos correspondentes, com uma grande variedade de informações. Estas notícias, entretanto, são complementadas por sucessivas encomendas que vai remetendo para Itália, sobretudo com produtos de origem ultramarina.

Nas cartas de Lisboa, Filippo Sassetti continua a citar regularmente os livros que recebe, que adquire ou que lhe interessam. É um ‘mercador-letrado’, que ao correr da pena vai dando conta da sua erudição e dos seus interesses literários. Por um lado, em algumas das cartas cita obras de tipo humanístico, quando discute com os seus correspondentes assuntos de natureza literária ou filosófica. Assim, aparecem menções regulares a obras de Plauto, Petraca, Lucrécio, Catão, Plínio, Virgílio, Boccaccio ou Aristóteles.<sup>35</sup> Por vezes é mesmo possível identificar as edições que Sassetti teria manuseado, como é o caso da edição da obra de Catão, o Velho, preparada por Pier Vettori, seu antigo mestre, que foi impressa em Lyon em 1541.<sup>36</sup> Por outro lado, há também referências nas cartas de Sassetti a livros que este adquiriu em Portugal ou em Espanha, e de certo modo relacionados com a expansão ibérica. E creio que estes são os mais curiosos, já que representam a abertura de um homem de formação humanística aos

<sup>29</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 228.

<sup>30</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 243-244.

<sup>31</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 246-248.

<sup>32</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 248.

<sup>33</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 252.

<sup>34</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 366.

<sup>35</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 225, 229, 226, 232, 234, 243, 243, 276, 352. Sobre a faceta humanista de Sassetti, ver Marica Milanesi, *Filippo Sassetti*, pp. 53-77; e Déborah Blocker, “Le lettré, ses pistoles et l’académie: comment faire témoigner les lettres de Filippo Sassetti, accademico Alterato?”, *Littératures classiques*, n. 71, 2010-2011, pp. 29-66.

<sup>36</sup> Pier Valori (ed.), *De re rustica libri* (Lyon: Sébastien Gryphe, 1541).



novos saberes resultantes das grandes viagens de exploração portuguesas e espanholas. Bastará aqui citar o exemplo do *Tratado das coisas da China*, de Frei Gaspar da Cruz, que foi publicado em Évora em 1569-1570, e que o mercador italiano cita explicitamente, numa carta de Junho de 1580, a respeito do método de fabrico da porcelana.<sup>37</sup>

Nesta brevíssima abordagem a Filippo Sassetti, não é possível aprofundar a análise das suas cartas de Lisboa. Mas é importante referir um outro núcleo informativo que nelas é desenvolvido. Uma vez chegado a Portugal, Sassetti decidiria eventualmente viajar para a Índia, a bordo de um dos navios portugueses da carreira da Índia. Com essa intenção em mente, foi recolhendo em Lisboa informações sobre a viagem e foi adquirindo instrumentos náuticos. Tinha uma bússola e vários astrolábios de latão e de madeira, por exemplo, e adestrava-se diariamente no seu uso. Entretanto, foi consultando obras sobre questões ligadas à navegação e à cosmografia. Numa carta de Junho de 1580 refere um popular manual de astronomia de Oronce Finé, primeiro impresso em Paris em 1532<sup>38</sup>; e em inícios de 1582, por ocasião de uma deslocação a Madrid, comprou uma *Geografia* de Ptolomeu, numa edição de Miguel Servet da década de 1530.<sup>39</sup>

Em Abril de 1582, finalmente, Sassetti embarcou numa das naus da carreira da Índia da armada desse ano, a qual era capitaneada por António de Melo e Castro. Mas a viagem não correu da melhor forma e, depois de atingir o litoral do Brasil, o navio regressou ao porto de partida cinco meses mais tarde. Sassetti escreveu uma carta a Baccio Valori em Setembro de 1582, relatando a fracassada viagem com enorme detalhe.<sup>40</sup> Curiosamente, o mercador italiano presta enorme atenção às questões de navegação astronómica. Descreve o Cruzeiro do Sul, comenta a variação da agulha magnética, queixa-se da dificuldade de obter medidas rigorosas a bordo de um navio em constante movimento, e exprime as suas dúvidas sobre a possibilidade de medir a longitude através da declinação da agulha.

Alguns meses mais tarde, em Março de 1583, ainda em Lisboa, Sassetti escreve um carta mais longa a outro dos seus amigos, Francesco Buonamici, na qual reflecte novamente sobre a fracassada viagem para a Índia.<sup>41</sup> Mas desta vez fá-lo como um humanista, pois relembra a obra de Aristóteles sobre a *Meteorologia*, que estudara em Pisa, para discutir os fenómenos naturais que teve oportunidade de observar durante a travessia do Atlântico: a chuva, as

<sup>37</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 251. Ver Gaspar da Cruz, *Tratado das coisas da China*, ed. Rui Manuel Loureiro (Lisboa: Sociedade Editora de Livros de Bolso, 2010).

<sup>38</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 258. A respeito de Finé, ver Alexander Marr (ed.), *The Worlds of Oronce Fine: Mathematics, Instruments and Print in Renaissance France* (Donington, Lincolnshire: Shaun Tyas / Paul Watkins Publishing, 2009).

<sup>39</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, p. 367. Sobre Servet, ver Agustín Hernando Rica, “La reforma de la mirada: Logos y retórica en la *Geographia* de Ptolomeo (1535)”, *Éria*, n. 69, 2006, pp. 5-33.

<sup>40</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 314-316.

<sup>41</sup> Filippo Sassetti, *Lettere da vari paesi*, pp. 352-365. Sobre Buonamici, ver Mario Otto Helbing, *La filosofia di Francesco Buonamici, professore di Galileo a Pisa* (Pisa: Nistri-Lischi, 1989).

calmarias, os ventos, a luz, as marés, etc.<sup>42</sup> Menciona também, a propósito da fauna marinha que pudera observar na viagem através do Atlântico, a obra do naturalista francês Guillaume Rondelet, *De piscibus marinis*, que fora publicada em Lyon em 1553-1554.<sup>43</sup> Pouco depois de escrever esta carta, Filippo Sasseti embarcou novamente na mesma nau, com o mesmo capitão António de Melo e Castro, a caminho da Índia. Desta vez chegaria a Cochim a salvo, e estabelecer-se-ia em Goa até 1588, data da sua morte.<sup>44</sup> Curiosamente, na mesma armada de 1583 embarcou também o viajante neerlandês Jan Huygen van Linschoten.<sup>45</sup>

Na Índia, Sasseti continuaria a escrever cartas de forma regular aos seus correspondentes italianos, transmitindo notícias, impressões, reflexões, sobre o mundo oriental. As cartas indianas de Sasseti, que foram editadas criticamente por Adele Dei,<sup>46</sup> são tão interessantes e tão importantes como as de Lisboa, e constituem uma fonte de primeira ordem sobre o Estado da Índia na década de 1580. A sua análise terá de ficar para uma próxima oportunidade. Mas fica aqui, desde já, o apelo para que algum italianista se abalance a traduzir este importantíssimo corpo documental para português, a fim de lhe dar a divulgação que ele de facto merece em Portugal.

<sup>42</sup> Sobre esta problemática, ver Craig Martin, “Astrological Debates in Italian Renaissance Commentaries on Aristotle’s *Meteorology*”, *Early Science and Medicine*, vol. 24, 2019, pp. 311–339.

<sup>43</sup> A respeito deste ictologista, ver Pascale Barthe, “Guillaume Rondelet’s Monkfish, or Natural History as Social Network”, in Jeff Persels, Kendall Tarte & George Hoffmann (eds.), *Itineraries in French Renaissance Literature* (Leiden: Brill, 2017), pp. 377–397.

<sup>44</sup> Sobre o período indiano da carreira de Sasseti, ver Jean Boutier, “Les habits de l’ “Indiatco”. Filippo Sasseti entre Cochim et Goa (1583-1588)”, in *Actes du colloque international ‘Découvertes et explorateurs’* (Paris: L’Harmattan, 1994), pp. 157-166; Barbara Karl, “‘Galanterie di cose rare...’. Filippo Sasseti’s Indian Shopping List for the Medici Grand Duke Francesco and His Brother Cardinal Fernando”, *Itinerario*, vol. 32, 2008, pp. 23–41; e também Nunziatella Alessandrini, “Goa “principal terra d’India” nas cartas de Filippo Sasseti”, pp. 629-640.

<sup>45</sup> Ver relato da viagem em Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, ed. Arie Pos & Rui Manuel Loureiro (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1996), pp. 73-79.

<sup>46</sup> Filippo Sasseti, *Lettere dall’India (1583-1588)*, ed. Adele Dei (Roma: Salerno Editrice, 1995).



# REVISITANDO “O CRUZADOR REPÚBLICA NA CHINA” UMA COMISSÃO FELIZ

Comunicação apresentada pelo Académico  
José António Cervaens Rodrigues, em 12 de Novembro

Em 1932 o Ministério da Marinha publicou os Relatórios do Comodoro Guilherme Ivens Ferraz, Comandante em Chefe das Forças Navais Portuguesas no Extremo Oriente, sobre a comissão de serviço que o cruzador “*República*” realizou em Macau e em Shanghai entre Agosto de 1925 e Setembro de 1927. Neste período decorria na China uma Guerra Civil entre as diversas facções em que o poder político e militar se dividiram após a queda da dinastia Qing em 1912 e, mais marcadamente, após a morte de Sun Yat-sen, o fundador da República Chinesa, em Março de 1925.

A tradicional animosidade contra os estrangeiros e o conseqüente isolamento da China, agravado pelas Guerras do Ópio, era um dos poucos factores de união entre as forças que se combatiam. É dessas lutas, das ameaças sobre o território de Macau e sobre a numerosa colónia portuguesa em Shanghai, bem como sobre Hong Kong e as concessões estrangeiras, que o Comodoro Ivens Ferraz nos dá conta neste seu Relatório de Comando, ao qual apenas suprimiu partes reservadas ou técnicas.

## I - Antecedentes

O início do conflito da China com a Inglaterra deu-se a partir de abril de 1834 com o fim do monopólio da Companhia das Índias Orientais. A Inglaterra nomeou **Lord William Napier** Superintendente do Comércio junto do Vice-Rei de Cantão, mas este rejeitou o estabelecimento de quaisquer relações diplomáticas e comerciais com nações estrangeiras. Napier retirou para Macau onde faleceu em Outubro do mesmo ano. A importação de ópio foi proibida por Lin Zexu, Comissário Imperial na luta contra o tráfico, com a aprovação do Imperador Daoguang, contudo o ópio, produzido em Bengala pela Companhia das Índias Orientais, continuou a ser introduzido ilegalmente na China por comerciantes privados. Em 1839 os chineses confiscaram e destruíram o ópio existente nos armazéns ingleses (cerca de 1200 ton). A Inglaterra enviou navios que defrontaram e afundaram uma armada de numerosos juncos. Foi o começo da Primeira Guerra do Ópio em que várias cidades portuárias foram ocupadas e rios bloqueados, entre estes, o rio das Pérolas. A China viu-se obrigada a negociar e numa reunião, que teve lugar em Macau, foram preparados os termos do Tratado de Paz de Nanking que o Governo Imperial assinou em 20 de agosto de 1842. A China foi obrigada a

abrir ao comércio externo os portos de Cantão, Amoy, Foochow, Ningpo e Shanghai, a ceder a Ilha de Hong Kong e a pagar uma indemnização de 21 milhões de dólares.

Por algum tempo a xenofobia acalmou, com a China dividida pela sanguinária Guerra Civil do Taiping, de carácter político-religioso, contra o governo Manchu e princípios confucionistas. Mas em 8 de outubro de 1856, autoridades chinesas apresaram em Cantão a lancha “ARROW”, que arvorava bandeira inglesa, arriando a bandeira e aprisionando a tripulação alegando que o navio estava a praticar contrabando e pirataria. As autoridades inglesas exigiram a libertação imediata da tripulação mas três elementos ficaram prisioneiros, o que as levou a solicitarem o apoio dos Estados Unidos, da Rússia e da França. De início apenas a França respondeu afirmativamente devido ao assassinato do missionário, P. Chapdelaine. Em 7 de julho de 1857 navios ingleses e franceses atacaram e destruíram as fortificações da foz do rio das Pérolas e dias depois entraram em Cantão capturando o Governador, Ye Mingchen, que exilaram para Calcutá. Começaram negociações das quais resultou o Tratado de Tientsin (Tianjin) que o Imperador não reconheceu. Forças anglo-francesas capturaram os fortes Taku e avançaram sobre Pequim impondo severa derrota às forças imperiais, saqueando e queimando o Palácio de Verão. O Imperador Xianfeng fugiu deixando a cidade entregue ao irmão, o Príncipe Gong, que em 7 de junho de 1860 assinou a Convenção de Pequim que obrigou a abertura ao comércio externo de mais dez portos, a abertura em Pequim de legações da Inglaterra, Estados Unidos, França e Rússia, liberdade de navegação no Yangtze, livre movimento de comerciantes e missionários, e o pagamento de nova reparação. A Inglaterra recebeu ainda Kowloon no continente, junto a Hong Kong.

Novos conflitos ocorreram: com a França, em 1870, depois do assassinato do Cônsul francês em Tientsin e do massacre das Irmãs da Caridade, que terminou com a decapitação do prefeito da cidade e o envio de um emissário ao Imperador Napoleão III com um pedido de desculpas; com a Inglaterra, em 1874, quando do assassinato de um engenheiro inglês e a China é obrigada a abrir mais portos ao comércio; com o Japão, em 1894, ao enviar tropas para a Coreia, sendo derrotada quer em terra, quer no mar nas Batalhas Navais de Yalu e Weihawei, apesar de ter superioridade. Este último conflito terminou pela assinatura do **Tratado de Shimonoseki** onde é reconhecida a independência da Coreia e a cedência temporária da península de Liaodong e da Formosa. Todos os Tratados referidos foram considerados **desiguais**, “*unequal*”, humilhações que a China nunca esquecerá e ainda hoje são referidas nas escolas.

Em 1866 nasceu Sun Yat-Sen, perto de Macau. Estudou na Escola Diocesana Cristã de Hong Kong e medicina num hospital Cristão de Cantão, sendo-lhe reconhecida a licenciatura pela Universidade de Hong Kong. Exerceria medicina por algum tempo em Macau. Aderente ao ideal republicano pretendeu lançar um vasto conjunto de reformas mas foi preso e teve de se exilar no Japão e em seguida na Europa. De regresso à China organizou em 1893 a Sociedade da Regeneração, precursora do Kuomintang, dirigida contra a Dinastia e Governo Manchus. Em 1900, sociedades secretas de praticantes de artes marciais, denominadas

Boxers, revoltaram-se e, com o apoio da regente Imperatriz viúva Tzu-hsi, atacaram os súbditos estrangeiros e cercaram as legações. As potências ocidentais e o Japão reuniram uma esquadra e desembarcaram uma força de socorro que acabou por libertar, ao fim de 55 dias de sítio, o Bairro das Legações e saqueou a Cidade Proibida, entretanto abandonada pela Imperatriz. A China teve de pagar indenizações e permitir mais concessões com extraterritorialidade. Em novembro de 1908 morreu a Imperatriz sucedendo-lhe Pu Yi com apenas 3 anos de idade. Em outubro de 1911 eclode uma Revolução Republicana em Wuchang e em 1912 o General Yang Chi-kai, que assumira a Presidência por desistência de Sun Yat-sen, impõe a abdicação ao Imperador. O Dr. Sun destituiu o General Yang que movido por ambição se declarou Imperador e morreria envenenado pouco depois.

Durante a Guerra 1914-18 os Estados Unidos convenceram a China a enviar um corpo de trabalhadores para a Europa (era convicção que os chineses não tinham aptidão combatente). Mais de 120.000 homens seguiram para França contribuindo para o êxito aliado e confiando na promessa de que os territórios pertencentes às potências derrotadas seriam restituídos à China. Ora o Tratado de Versalhes entregou ao Japão as antigas concessões alemãs e austro-húngaras. Quando esta decisão foi conhecida verificaram-se em Maio de 1919 violentos tumultos nas principais cidades chinesas.

Em 1921, perante a instabilidade governativa e fragmentação política das diversas províncias, Sun Yat-sen reassumiu brevemente a Presidência e em 1924 reuniu o primeiro Congresso do Kuomintang. Numa tentativa de reunificar o País e apesar de sofrer de cancro em estado avançado dirigiu-se a Pequim onde morreu em Março de 1925, deixando o país desunido. Chiang Kai Shek, Comandante da Academia de Whampoa, assumiu o Comando-em-Chefe das Forças do Kuomintang tendo a Rússia, através dos seus conselheiros em Cantão, aprovado esta nomeação.

Em maio e junho de 1925 irromperam novos tumultos em Shangai entre estudantes e trabalhadores de um lado e a polícia chinesa que se viu forçada a recorrer às congéneres francesa e inglesa. Ocorreram numerosas vítimas. Pequim apoiou os revoltosos. Sucederam-se as greves e as proclamações anti-imperialistas.

Na luta pela sucessão de Sun Yat-sen o Kuomintang, enquadrado por conselheiros russos, atacou forças de Yunnan que tinham invadido as províncias vizinhas de Guangxi e Guangdong, e entrincheirado em Cantão, expulsando-as e massacrando-as. Vitorioso, ameaça invadir a concessão franco-britânica na ilha de Shameen, onde Portugal tinha representação diplomática. As potências ocidentais enviaram navios para a sua defesa. Portugal enviou a canhoneira “Pátria”. O ataque chinês, concentrado nas pontes que unem a ilha ao continente, e testemunhado pelo Cônsul Português, foi facilmente frustrado em poucos minutos, com centenas de baixas chinesas. No mesmo mês o jornal “*The Canton Gazette*” publicou um Manifesto Anti-Português: “...*O nosso Povo organizou a União para a conquista de Macau...Imperialistas Portugueses largai as mãos de Macau!*”.

Perante esta ameaça o Governo Português decidiu reforçar a defesa de Macau.

## II – O Cruzador República em Macau

Em 24 de junho de 1925 o Ministro da Marinha, Capitão-de-Fragata Pereira da Silva nomeou o Capitão-de-Mar-e-Guerra Guilherme Ivens Ferraz, comandante do cruzador “*República*” com ordem de largar em dois dias para Macau em missão de soberania e defesa dos interesses nacionais. Ivens Ferraz escolheu para Imediato o Capitão-Tenente Eduardo Cândido Lopes Vilarinho, oficial da sua inteira confiança e conhecedor do navio e ainda tentou atrasar a saída para permitir a limpeza e pintura do casco, que não era feita há mais de um ano, mas a urgência não o permitiu tendo saído o Tejo na tarde do dia 28, com apresentação de pessoal em falta até à última hora. Na noite do mesmo dia, já no mar, foi recebido a bordo um telegrama do Presidente da República com palavras de apreço e incentivo que o Comandante Ivens Ferraz agradeceu sensibilizado.

No entanto o estado do navio era preocupante pois com a urgência na largada não tinha havido tempo para adquirir algum equipamento essencial para uma longa viagem seguida de comissão de serviço em clima quente. Além disso rapidamente se percebeu que o carvão metido em Lisboa era de péssima qualidade pelo que solicitou autorização para escalar La Valetta, na ilha de Malta para reabastecimento, o que lhe foi concedido. Não conseguindo entrar em doca neste porto seguiu a 5 de julho para Port Said onde no dia 15 entrou na doca flutuante da Companhia do Canal do Suez. Além da limpeza e pintura do casco, foi reparada a avaria no veio, executada uma limpeza profunda nas caldeiras e condensadores, promovida a beneficiação da artilharia, conveses e paióis, e à compra de algum material faltando contudo lonas para toldos. Findas as reparações, largou “*Canal abaixo*” em 17 à tarde, após meter carvão e fazer aguada. No Mar Vermelho suportaram as habituais temperaturas elevadas e no Índico, após um primeiro dia de navegação normal, enfrentaram um violento temporal pela proa que obrigou a correr com o tempo durante quase 24 horas. Com a acalmia demandaram o Estreito de Malaca que foi passado a 15 nós aproveitando a corrente favorável. Escalaram Singapura para novo reabastecimento e chegaram ao porto exterior de Macau a 15 de agosto. A viagem durou 29 dias e 12 horas de navegação, tendo passado 18 dias e 12 horas em portos, só 9 em Port Said. A velocidade média foi de 13,3 nós (antes da limpeza do fundo apenas fazia 10,7), “*notável para uma viagem de 9.000 milhas “num navio cansado”*”.

Após a chegada o Comandante louvou o Imediato Vilarinho, o Chefe de Máquinas, Cardoso Pessoa e o Encarregado da Pilotagem, José Conceição da Rocha, que pela sua competência técnica permitiram levar a viagem a bom termo num navio em mau estado à partida. Após as salvas e cumprimentos o navio largou do porto exterior para o fundeadouro no porto interior onde o navio, na baixa-mar, assentava no fundo. O Comandante Ivens Ferraz assumiu o cargo de Comandante em Chefe das Forças Navais Portuguesas no Oriente sendo-lhe confiada pelo Governador Interino, Coronel Joaquim Santos, a elaboração de um Plano de Defesa Naval de Macau a discutir e coordenar com o Estado-Maior do Exército.

Em Macau o ambiente era relativamente calmo. As principais ameaças eram o boicote à entrada de frescos, quer por terra, quer por mar; o impedimento do abastecimento de água

feito por barcaças na Ilha de Lapa, cuja soberania estava ainda em litígio, bem como as ilhas de D. João e da Montanha. Nas águas adjacentes persistiam os actos de pirataria com o desvio de navios para portos chineses para cuja libertação os piratas pediam elevados resgates. Não estava fora de questão a hipótese de uma invasão terrestre. Ainda em Macau decorriam as obras no Porto Exterior com a construção de diques e esporões, a dragagem da baía e do canal de acesso, sob a superior orientação do Director das Obras Portuárias, o Vice-Almirante Engenheiro Hidrógrafo Hugo de Lacerda.

Em Hong Kong tinham ocorrido escaramuças na fronteira, com troca de tiros, e apelos à greve que tinham algum êxito. Em Cantão eram frequentes conflitos entre as autoridades locais, onde as forças de Chiang Kai-shek dominavam, apoiadas por conselheiros russos (M. Borodin) e elementos radicais que ameaçavam e insultavam os estrangeiros ou grevistas que pediam o boicote de Hong Kong e das concessões francesa e inglesa de Shameen.

Em setembro de 1925 é aprovado o Plano de Defesa Naval. Nesse mês chegou o novo Governador, Tenente-Coronel Maia Magalhães, que foi recebido em Hong Kong pelo “*República*” que o transportou a Macau. Poucos dias decorridos deu-se o desembarque de forças da Armada Chinesa na vizinha Ilha da Lapa que procedeu à mudança da bandeira dos exércitos de Cantão para a do Governo de Pequim. Houve contactos cordeais entre o Comodoro Ivens Ferraz e o Comandante da canhoneira “*Yung Kien*” que salvou à nossa bandeira com os 21 tiros protocolares, facto inédito nas relações entre os dois países.

Em novembro o “*República*” voltou a Hong Kong para apresentar cumprimentos em nome do novo Governador de Macau ao Governador de Hong Kong, **Sir Cecil Clementi**, evento que decorreu com a maior cordialidade, reafirmando a intenção de manter as melhores relações entre os dois territórios e promessa de retribuição da visita.

Merece uma especial referência a primeira missão fora de Macau. Em dezembro o “*República*” deslocou-se ao importante porto de Hoihow (Hoihou), porto do Tratado, na ilha de Hanan, em missão de protecção da colónia portuguesa residente na Ilha, face à ameaça de invasão por tropas vermelhas. O Comodoro Ivens Ferraz descreve a visita que fez na capital da ilha ao temido General Tang Pun-yan, (antigo cozinheiro), comandante das forças locais e anti-vermelho, que após longo diálogo, lhe garantiu a segurança dos estrangeiros, revelando estar já em contacto com Chiang Kai-shek para preparar a mudança de poder. No regresso Ivens Ferraz recebeu agradecimentos não só das autoridades portuguesas, como também dos cônsules francês e inglês pela segurança que o cruzador português lhes tinha transmitido pela sua presença. A Ilha cairia em janeiro seguinte nas mãos do Generalíssimo sem a ocorrência de descatos a estrangeiros. Persistia a greve em Hong Kong e Cantão e intensificavam-se os actos de pirataria nas águas adjacentes a Macau e nos rios. No Segundo Congresso reunido em Cantão, Chiang Kai-shek considerou o Kuomintang como a única força capaz de unificar a China e acusou os Senhores da Guerra do norte de estarem a fazer o jogo dos imperialistas, envolvendo nesta crítica as Potências Europeias, os Estados Unidos e o Japão. Mas começa já a evidenciar-se uma cisão no Kuomintang entre uma ala radical apoiada pelo Ministro dos



Negócios Estrangeiros de Cantão, Eugène Chen, natural da Trinidad, e outra mais moderada, nacionalista e anti-Rússia, que considera prepotente e humilhante para a China a atitude deste país.

Em janeiro o Comodoro Ivens Ferraz acompanhou o Governador numa visita a Cantão viajando na lancha-canhoneira “*Macau*” por canais interiores por vezes muito estreitos e congestionados pelo movimento de juncos, barças e das tradicionais sampanas. Ficaram impressionados com o grande movimento portuário de Cantão, cidade de 7 milhões de habitantes e principal porto de exportação de chá e sedas. Desembarcaram em Shameen que encontraram suja e degradada, e limitaram-se a um pequeno passeio pelas ruas do bairro novo de Cantão, não penetrando na cidade velha. No rio das Pérolas estavam fundeadas diversas canhoneiras inglesas, uma francesa e uma americana. Tomaram conhecimento de que os chineses planeiam construir em Whampoa, 10 milhas a jusante de Cantão, um porto artificial rival de Hong Kong, o que é manifestamente impossível dados os fundos existentes no rio (8 contra 30 pés em Hong Kong em baixa mar).

Em Macau, a 17 de abril ocorreu um incidente entre soldados landins e grevistas que instalaram uma cabine a poucos metros das Portas do Cerco cobrando impostos de entrada e saída em Macau a pessoas e mercadorias. A pretexto da cobrança de imposto a uma sampana grevistas armados correram para a guarda das Portas que os intimou a parar. Aqueles abriram fogo sobre os landins que responderam pondo-os em debandada. Estes e outros incidentes levaram a queixas junto do Governo de Cantão que se reconheceu impotente.

No dia 1 de maio ocorreu um evento que o Comodoro Ivens Ferraz considerou *sensacional*, por imprevisto e insólito. Um avião espanhol, pilotado pelo Capitão Gallarza, aterrou em Macau. Fazia parte do *raid* aéreo Madrid-Manilla e ao aterrar bateu numa árvore danificando as asas inferiores e o montante em duro alumínio. As avarias, apesar de alguma gravidade, foram devidamente reparadas com agrado do piloto só com os recursos de terra. Outro aparelho que partira de Hanoi com Gallarza, pilotado pelo Capitão Loriga, tinha desaparecido. Foram enviados para o mar para proceder a buscas a canhoneira “*Pátria*”, a lancha-canhoneira “*Macau*” e a lancha “*Demétrio Cinatti*”, sendo-lhes atribuídos sectores de pesquisa. Por fortuna, poucas horas depois de iniciada a busca a “*Pátria*” encontrou um navio chinês que transportava o piloto, Capitão Loriga, e o seu mecânico. Passadas as horas de angústia sucederam-se dias festivos que tiveram como ponto culminante um jantar no Hotel Boa Vista oferecido aos oficiais espanhóis pelos seus camaradas portugueses, a que compareceu o Governador e em que foram convidados oficiais ingleses da canhoneira “*Cicala*”. O brilhante discurso que proferiu é reproduzido no livro. Nele são exaltados feitos de navegação de portugueses e espanhóis e referido o *raid* aéreo Lisboa-Macau de Sarmento Beires e Brito Pais que tivera lugar dois anos antes.

Uma vez reparado o aparelho de Gallarza e verificada a impossibilidade de recuperar o de Loriga, que caíra num arrozal, decidiram os dois pilotos fazer juntos a parte final da viagem no aparelho reparado, com o apoio do “*República*” que se deslocaria para um ponto

pré-combinado lançando nuvens de fumo. Assim se procedeu e no dia 11 de maio o avião passou sobre o cruzador no local e hora combinados seguindo o rumo certo para o norte das Filipinas. O “*República*” entrou em Manila no dia seguinte. À noite teve lugar um jantar no Casino Espanhol a que compareceram todos os oficiais disponíveis do navio português com o seu Comandante, sendo recebidos apoteoticamente. O anfitrião foi o Cônsul Geral de Espanha que fez empolgado discurso, enaltecendo a amizade entre os dois povos, agradecendo o acolhimento que os pilotos tiveram em Macau e o apoio na parte final da viagem. No dia seguinte Ivens Ferraz apresentou cumprimentos ao Governador Americano das Filipinas, ao General Comandante-em-Chefe e ao Almirante Superintendente do Arsenal de Cavite. Por todos foi recebido com a maior deferência e observação das normas protocolares. A seguir a novo repasto em honra da guarnição do República em que participaram oficiais, sargentos e praças, e em que se trocaram de novo palavras amigas, e a retribuição a bordo de um jantar a 40 individualidades escolhidas entre as autoridades locais e a colônia espanhola que foi paga por quotização entre os oficiais do navio, o “*República*” largou para Macau onde chegou a 29 de maio. Para este mesmo dia estava prevista uma grande manifestação receando-se que pudesse degenerar numa invasão de Macau, o que não se verificou, mas continuou a actividade grevista sendo cobrados impostos não só junto às Portas do Cerco como em repartições clandestinas que controlavam as mercadorias importadas e exportadas por via marítima. Quando não pagam, os comerciantes vêem as suas embarcações apreendidas ou danificadas pelas lanchas armadas que entram e saem livremente das águas macaenses apesar da fiscalização das unidades portuguesas. Os protestos junto do Governo de Cantão são bem recebidos pois não está disposto a entrar em conflitos armados provocados pelos grevistas pelo prejuízo que causam às exportações, mas “*The Canton Gazette*” continua a publicar artigos violentos e ameaçadores contra os portugueses.

Entretanto sabe-se que o Governo de Cantão está a preparar uma expedição militar ao norte do país, verificando-se grandes movimentos de tropas em todos os distritos do Kuangdong. Chiang Kai-shek está investido pelo Kuomintang no supremo comando militar e no supremo poder civil, tendo apelado à disciplina, espírito de sacrifício e coragem dos soldados do Exército Republicano Nacionalista. No norte o Governo de Pequim, o único reconhecido internacionalmente, não tem força. A capital está cercada por uma multidão de famintos que vão entrando na cidade. A China está dividida em meia dúzia de reinos que fazem e desfazem alianças. Ivens Ferraz comenta, “*como diria Metternich, a China é apenas uma “expressão geográfica”*”.

A 8 de julho o “*República*” foi a Hong Kong reabastecer de carvão o que só conseguiu fazer parcialmente em resultado da escassez deste combustível. Recebeu finalmente os toldos que tinha encomendado e que faziam tanta falta. Dias depois o Comodoro Ivens Ferraz embarca na Lancha-canhoneira “*Macau*” deslocando-se à missão jesuíta portuguesa de Shiu-Hing (Zhaoqing) tendo subido o rio do Oeste (Xi) até Wuchow (Wuzhou - porto do Tratado). Shiu-Hing foi capital das províncias de Kuangtung e Kuangsi até 1644 quando o

Vice-rei se transferiu para Cantão. Os missionários jesuítas **Matteo Ricci** e Michele Ruggieri, vindos de Macau, instalaram ali em 1583 a sua primeira missão entrando em contacto com o Vice-rei e recebendo autorização para pregar a Fé Cristã no Celeste Império. Em 1910, como os jesuítas foram expulsos de Portugal, passaram a içar a bandeira francesa, vivendo apenas da generosidade do governo de Macau que providenciou sempre o seu reabastecimento. Os ricos presentes que decoram a sala de visitas provam como são muito estimados na região. Ivens Ferraz visitou a Missão e foi objecto de atenções. As Franciscanas Missionárias de Maria instalaram junto à Missão o Instituto Rainha Santa Isabel, um estabelecimento de ensino e caridade.

Apesar de a situação continuar confusa, mas talvez por em Macau ter passado o período de maior agitação, o “*República*” recebeu ordem de seguir para a Índia para onde partiu a 15 de agosto, exactamente um ano após a sua chegada ao território. Antes foi oferecido um baile à oficialidade do navio e louvada pelo Governador toda a guarnição. Contudo, quando já se aproximava de Singapura, recebeu contra-ordem para regressar a Macau. Durante a sua ausência os grevistas andaram nas águas de Macau revistando as embarcações e cobrando impostos. Registaram-se incidentes junto da Ilha da Lapa, não sendo possível ir ali buscar água que passou a vir da Taipa, e também nas Portas do Cerco, sinais de que a presença do cruzador impunha respeito e ainda era indispensável. Também durante esta ausência teve lugar em Hong Kong um discurso violento de Sir Cecil Clementi contra os grevistas que o Governo de Cantão considerou ofensivo por insinuar conivência com estes. Reagiu apoiando os grevistas com dinheiro, armas e munições para reforçar o bloqueio a Hong Kong.

Entretanto prosseguia a guerra, dispondo as tropas do Kuomintang de dez corpos de exército sob o comando único de Chiang, enquanto o norte tem seis que actuam mais ou menos independentemente. O exército nacionalista invadira já a província de Hunan, rumo ao norte, preparando-se para atacar Hankow, importante nó ferroviário ligado a Pequim. O Marechal cristão Feng Yu-shiang declarou-se a favor dos nacionalistas de Chiang mas, apesar de apoiado pela Rússia, sofreu um pesado revés em Hankow, capital de Hubei, na confluência do Hau com o Yangtze. Hankow, Wuchang e Haynang constituíam o mais importante centro industrial da China, constituindo o distrito de Wuhan. Em Haynang existia um arsenal militar e uma fábrica de armamento. O Marechal Wu Pei-fu, pró-ocidente, resiste na margem esquerda do Yangtze. Em Nanking o Marechal Sun Chuanfang, senhor de cinco províncias orientais, ainda hesita sobre qual dos partidos tomar.

Em 5 de setembro deu-se um grave incidente perto de Haynang com navios mercantes ingleses, feitos reféns com as suas tripulações por forças do General Yang Sen, subordinado de Wu Pei-fu, que fora derrotado em Chungking. Na tentativa de resgate registaram-se diversas baixas na força de desembarque do cruzador “*Despatch*”, morrendo o comandante da força e dois oficiais. Em resultado seguiram para Hankow várias unidades navais inglesas, sob o comando do Vice-Almirante Sinclair, embarcado no cruzador pesado *H.M.S. “Hawkins”*. Esta demonstração de força permitiu a libertação dos navios e tripulações. Ficou conhecido

como o incidente *Wahnsien*, nome de um dos navios mercantes e da cidade onde o incidente teve lugar.

Perante o agravamento da situação geral, greves, incidentes em Hankow e instabilidade em Shanghai e noutros locais, acorrem unidades navais inglesas, americanas, francesas e japonesas. As forças navais britânicas foram reforçadas com o porta-aviões “*Hermes*”, quatro cruzadores, sete destroyers, um submarino. O Comodoro Ivens Ferraz é informado que o cruzador “*Adamastor*” está a ser aprontado para seguir para o Oriente.

Em 27 de setembro um tufão fez encalhar o “*República*” no lodo junto à Ilha da Lapa. A amarração não merecia confiança indo o navio à garra com a bóia até bem perto da povoação da Ribeira Grande na margem da Lapa. Foram inúteis as tentativas para safar o navio por acção dos rebocadores das obras portuárias. Perante o aviso de novo tufão para 6 de outubro o Comandante dispensou os rebocadores e determinou que fossem largados os dois ferros em maiores fundos. No dia 9, na enchente e com máquinas e guincho o navio desencalhou em 3,25 m, chegando a maré a 4,05 m, mais do que suficiente para o desencalhar. Durante o encalhe o fundo foi raspado e pintado até onde possível.

Em 10 de outubro terminou a greve em Hong Kong. Também em Macau os piquetes grevistas desapareceram das Portas do Cerco, bem como as suas lanchas armadas e o abastecimento de água voltou a fazer-se na Ribeira Grande. Vários navios portugueses que saíram de Macau para Cantão fizeram a viagem de ida e volta sem qualquer incidente. Em 19 o “*República*” seguiu para Hong Kong para abastecer de carvão jantando o seu Comandante a 30 com o Almirante Sinclair, a bordo do navio-chefe, o cruzador “*Hawkins*”.

Em Cantão uma sobretaxa lançada pelo governo marxista de Eugène Chen sobre o comércio externo provocou uma nota do Cônsul-Geral de Portugal, na qualidade de decano dos representantes consulares em Pequim, considerando-a violação dos tratados. Em resposta Eugène Chen, usando papel timbrado do Governo Nacionalista da China e assinando como Ministro dos Negócios Estrangeiros, afirmou não reconhecer diplomatas das potências representadas em Pequim. Com o pretexto de evitar o comércio do ópio, determinou que todos os navios que cruzem os rios de Leste e Oeste, e ainda o Yangtze, serão submetidos ao exame da sua carga.

Em entrevista concedida a 24 de novembro a um jornal de Pequim, Chiang Kai-shek afirmou que uma vez vitoriosa a **Revolução** (usa o termo pela primeira vez) serão anulados os Tratados, abolidas as extraterritorialidades e as concessões estrangeiras. Considera os Estados Unidos como imperialistas por se recusarem a conceder a independência às Filipinas. Disse ainda que a revolução não se limitaria a terminar com o imperialismo na China, mas tinha por fim assegurar idêntico resultado em países dominados pelos imperialistas.

Segundo Ivens Ferraz o problema está na inexistência de um poder central. Não há um Presidente da República nem um executivo credível. O Gabinete de Regência dirigido pelo Sr. **Wellington Woo** é de legalidade duvidosa e poder praticamente nulo. Em contrapartida, o Governo de Cantão de Eugène Chen, promete combater piratas e bandidos, regular

as disputas laborais e reorganizar sem demora a administração e as finanças das províncias recentemente conquistadas.

A 6 de dezembro o Comodoro Ivens Ferraz deslocou-se a Hong Kong na “Pátria” para receber e acompanhar a Macau o novo Governador Artur Tamagnini Barbosa. Uma semana depois, durante um exercício de tiro na Ilha de Taipa, ocorreu um incêndio numa fábrica de panchões. Os marinheiros e alguns soldados que se encontravam perto combateram e dominaram o fogo retirando explosivos para lugar seguro com risco de vida, evitando uma provável destruição da vila e perda de inúmeras vidas. Distinguiram-se nesta acção os tenentes Santos Botelho e Conceição Silva, e diversos sargentos e praças que por isso receberam um merecido louvor.

Num comício em Hankow, tomaram a palavra Borodin, Madame Sun Yat Sen e seu filho Sun Fo sendo proferidas fortes ameaças aos ingleses e ao Marechal Chang Tso-lin. **Sun Fo** foi particularmente virulento ao considerar os ingleses os maiores inimigos da China, incitando ao boicote de todos os produtos ingleses.

Numa Missão Portuguesa um missionário foi espancado só escapando à morte graças à ajuda dos habitantes da povoação. Em Fuchow, na Missão Espanhola, a residência dos padres foi assaltada e saqueada e no Convento raptadas 300 educandas sem que as forças nacionalistas que ocupam a cidade intervissem. Em resposta o Governo Espanhol mandou seguir para a China o cruzador “*Blas de Lezo*” (4700 ton).

Comenta Ivens Ferraz: “*Lavra por toda a China um sentimento xenófobo generalizado*”.

A campanha de Chiang Kai-shek de progressão para o norte está praticamente parada devido às muito baixas temperaturas que se têm feito sentir. O Generalíssimo optou por eliminar alguns focos de resistência ainda existentes para retomar a ofensiva quando as condições meteorológicas o permitirem. Entretanto transferiu parte do governo para **Wuchang**.

Em Shanghai, no *International Settlement* e na Concessão, vivem desde há largos anos 50.000 estrangeiros, um número muito superior ao de qualquer outra concessão. Os próprios chineses residentes na cidade pedem a manutenção da ordem e de que os elementos desordeiros sejam mantidos à distância. Sendo a colónia portuguesa de mais de 3.000 portugueses, considerou o Comodoro Ivens Ferraz que o “*República*” para ali deveria seguir e que se justifica a presença de pelo menos mais um navio para reforço de Macau, esperando a confirmação da partida de Moçambique do “*Adamastor*”. Enviou mensagem para o Estado-Maior da Armada informando do agravamento da situação e dos movimentos das unidades navais das Potências. Refere que a **ausência de uma unidade naval portuguesa em Shanghai tem sido objecto de comentários desfavoráveis**. Concordou com o envio de dois hidroaviões para Macau e lembra que Shanghai é um dos primeiros portos do mundo, sendo a chave do Yangtse.

No dia 5 de março o Comodoro Ivens Ferraz recebeu um telegrama do Cônsul Geral de Portugal em Shanghai com o seguinte teor: “*Parece estão finalmente sanadas as dificuldades vinda República cuja presença tenho solicitado há muito tempo. Rogo Vexa informar data partida*”.

Ivens Ferraz atribui essas dificuldades à demora na correspondência pois, quer o Governador, quer ele próprio, já tinham manifestado a disponibilidade de seguir para Shanghai. E num outro telegrama enviado para o Governador diz o Cônsul “... *Oportuno vinda Shanghai sem demora “República” trazendo alguns soldados infantaria europeus. Partida deve fazer-se sem espalhafato acentuando bem o único objectivo protecção eventual pessoas bens nacionais.*”

### III - “O República” em Shanghai

O “*República*” embarcou um destacamento do exército comandado por um tenente e constituído por um sargento e 26 praças, saindo no dia 6 de março ao meio dia. A viagem decorreu sem incidentes embora retardada por um espesso nevoeiro e pelos inúmeros juncos de pesca que encontrou na sua rota. Quando o nevoeiro levantou retomou a marcha normal sob intenso frio. No dia 10 tomou piloto na foz do Yangtze subindo o rio que estava perfeitamente balizado. Em Woosung, à entrada de Shanghai, encontrou cinco cruzadores da Armada Chinesa de Pequim, tendo salvado com 13 tiros ao distintivo do almirante Yang Shu-shuang, salva que foi prontamente retribuída. Logo a seguir subiu a bordo um representante do Cônsul Geral com instruções para o local de amarração às bóias e sobre o cerimonial marítimo entre os navios das Potências, sendo uma delas a dispensa de salvas.

O navio subiu o rio Whampoo, em frente a Shanghai, onde estão amarrados à bóia os quatro navios almirante. O “*Pittsburgh*”; navio-chefe do Almirante americano **Clarence Williams**, Comandante em Chefe da Esquadra Americana na Ásia (*“senior foreign officer in port”*), o “*Hawkins*”; tendo embarcado o Vice-Almirante inglês **Sir Reginald Tyrwhitt**, Comandante em Chefe das Forças Navais Inglesas na China, o “*Jules Michelet*”; do Vice-Almirante francês Marcel Basire, Comandante das Forças Francesas no Extremo Oriente, e o “*Tone*” do contra-Almirante Japonês Araki, Comandante da Esquadra em Serviço no Estrangeiro. Estes quatro navios estão amarrados de proa e popa em bóias, em frente ao Cais da Alfândega, seguindo-se os restantes (cruzadores holandeses “*Sumatra*”, italiano “*Libia*”, e espanhol “*Blas de Lezo*”), totalizando 63 navios de guerra. Juntando navios mercantes e centenas de juncos num rio de 400 metros de largura pode-se fazer ideia do congestionamento naquela zona do Yangtze. Tendo chegado mais tarde o “*República*” foi remetido para bóias situadas 4 milhas para montante do referido cais juntamente com o cruzador espanhol tornando muito morosas as comunicações com terra.

Fizeram-se os cumprimentos protocolares tendo o Comandante em Chefe das Tropas estrangeiras em Shanghai ido a bordo do “*República*” mesmo antes do Comodoro Ivens Ferraz ter tido oportunidade de o ir cumprimentar a terra, o que fez no dia seguinte. No dia 14 participou, a bordo do *Pittsburgh*, na conferência dos comandantes para coordenação da actuação das forças, sob a presidência do Almirante Williams. O General Duncan em resposta ao reparo de Ivens Ferraz por a nossa representação ser tão modesta replicou: “*Mesmo fossem apenas dois homens a bandeira portuguesa seria sempre bem-vinda junto das forças inglesas*”. “**O Vosso apoio moral vale tanto como o de uma grande potência**”.

Comenta Ivens Ferraz: “*Parece evidente ter existido anteriormente alguma desconfiança relativamente às intenções de Portugal.*”

O objectivo acordado na reunião foi o de não permitir combates entre as forças do norte e do sul naquela zona do rio, nem passagem de forças terrestres, nem combates navais.

A defesa da cidade está confiada a 20.000 soldados sendo 12.000 ingleses, um corpo de voluntários de 1.600 homens, sendo 130 portugueses, e 15.000 polícias. O destacamento português é composto por cerca de 50 marinheiros da força de desembarque, e pelo contingente de 28 soldados embarcados em Macau. Foi-lhes atribuída uma área de patrulha onde residem milhares de operários, sendo aquartelados no Grémio Lusitano com serviço de rancho segundo as tabelas da Marinha. Ficaram a bordo apenas 53 homens. As temperaturas são muito baixas tendo chegado a nevar, felizmente Ivens Ferraz tinha equipado os seus homens com capotes comprados no oriente.

O “*República*” foi designado como **navio-chefe do grupo de montante** com o espanhol “*Blas de Lezo*”, uma canhoneira americana, e outra francesa. A defesa a jusante estava confiada a ingleses, japoneses, americanos.

A 20 de março, portanto apenas dez dias após a chegada do cruzador português, as forças nacionalistas entraram em Shanghai sem incidentes de maior. Apenas alguns tiros simbólicos fora das zonas internacionais. No bairro chinês de Chapei ocorreram pilhagens resolvidas prontamente pelo Comandante Militar, General Pi, que se apressou em declarar a sua adesão às forças de Chiang, mas o tiroteio continuou nos dias seguintes tal como o número de vítimas. O comércio esteve fechado e a 23 foi declarada greve geral. O Almirante Tyrwhitt fez vir de Hong Kong o porta-aviões “*Argus*”.

No dia 24 as tropas nacionalistas entraram em Nanking, a antiga capital, milhas a montante de Shanghai, quase sem resistência. Porém os estrangeiros concentrados numa colina próxima do Consulado Britânico foram alvejados verificando-se diversas mortes e feridos ingleses, franceses, americanos, japoneses. Os navios fizeram uma barragem de artilharia contra terra para permitir a evacuação dos estrangeiros da Universidade e dos consulados, sendo recolhidas a bordo centenas de pessoas. Alguns americanos ficaram em terra e não voltaram a ser vistos, o que provocou revolta nos Estados Unidos. O Embaixador americano em Peking e o Cônsul Geral americano protestaram energicamente. Por seu lado as autoridades chinesas protestaram contra o fogo dos navios que causou baixas entre os civis e grande destruição. Chiang atribuiu os incidentes a elementos radicais comunistas infiltrados. Reafirmou que os chineses não eram inimigos dos estrangeiros e deslocou o seu Comando para Nanking.

Nos dias seguintes a greve foi decrescendo e a vida em Shanghai voltou aos poucos ao normal. Dadas as forças presentes seria improvável que se verificasse qualquer acção contra o *Settlement* Internacional ou contra a Concessão Francesa. Contudo a notícia dos incidentes de Nanking provocou uma onda de pânico, agravada pela chegada de refugiados. A 3 de abril o contingente português foi reforçado com pessoal vindo de Macau por via marítima. Tem agora em terra 106 homens, 52 da Marinha e 54 do Exército. A Portugal foi confiada a defesa da

Ponte de Yalu e mais três postos, sendo o primeiro guarnecido por um sargento e onze praças. O sobrevoo de aviões do “*Argus*” sobre Shanghai provocou protestos das autoridades chinesas.

Embora a situação seja calma em Shanghai o movimento xenófobo alastra sendo tomadas medidas defensivas em todas as concessões desde Shameen, no sul, até Pequim, onde o Bairro das Legações é considerado o único lugar seguro. A Embaixada da URSS foi assaltada por soldados de Chang Tso-lin a pretexto de que era armazém de armas tendo sido apreendida documentação, sendo alguma relativa ao “*República*”.

No Yangtse continuam a verificar-se incidentes sendo o mais relevante o ataque do destroyer inglês “*Veteran*”, a partir da margem. O navio contra-atacou e calou os atacantes. A navegação passou a ser feita em regime de comboios fluviais. Em Hankow, dominada pelos comunistas, a concessão japonesa foi invadida, provocando o desembarque de 300 marinheiros que dispersaram os agitadores provocando inúmeras baixas.

A 13 de abril chegaram notícias de uma contra-ofensiva. Sun Chung-fan e Wu Pei-fu coordenaram esforços para reconquistar Shanghai cujas defesas continuavam a ser reforçadas. O hipódromo foi transformado em aeródromo, base de seis aviões de bombardeamento desembarcados do “*Argus*”.

Aproveitando o facto de Chiang Kai-shek estar no norte o Governo de Cantão destituiu-o do Comité Político mantendo apenas as de Comandante-em-Chefe das forças expedicionárias. Dá-se assim a primeira cisão entre as facções conservadora e comunista do Kuomintang. Chiang irá representar a primeira e ser um elemento moderado do partido. É um facto consumado a cisão no Kuomintang pelo que existem agora na China três governos: o de **Hankow**, dominado pelos comunistas Eugène Chen e Borodine; o de **Peking** onde domina Chang Tso-lin e o de **Nanking** de Chiang Kai-shek, todos em guerra uns com os outros. Feng Yan-shiang aliou-se a Chiang sendo acusado de traição pelo governo de Hankow.

Em 21 de abril o “*Adamastor*”, recém-chegado a Macau, passou a estar subordinado ao Comodoro Ivens Ferraz. A 1 de maio esperavam-se distúrbios, mas o dia decorreu sem incidentes. Realizou-se um comício com pouca afluência sendo lançadas de aviões do governo proclamações apelando à manutenção da ordem. Entre 5 e 8 foram executados numerosos chefes comunistas e a União dos Estudantes, já dominada por Chiang, propõe medidas como a expulsão do camarada Borodin de território chinês. Chiang Kai-shek enviou agentes para Hankow e espera poder submeter as tropas que antes tinha sob o seu comando. Na Academia Militar de Whampoa e em outros locais os comunistas estão a ser presos ou expulsos. Hankow está a entrar em rápida decadência pela fuga dos comerciantes estrangeiros. O mesmo em Tsingtao, a bela capital da antiga colónia alemã, hoje com ruas desfeitas e prédios degradados.

A 11 de maio, perante a melhoria da situação foram suspensas as patrulhas navais no Yangtse e no Whampoo destinadas a impedir o contrabando de armamento para o *International Settlement* e Concessão Francesa.

Em junho o centro das actividades militares deslocou-se para norte. Os estrangeiros admitem transferir as legações de Pequim para Tientsin, com receio da repetição na capital das cenas



ultrajantes de Nanking. Assim fizeram muitas mulheres e crianças enquanto outras optaram por se refugiar na Legação Inglesa.

Em Shanghai começou a remoção das barreiras, arames farpados e redutos, mas a defesa externa mantém-se activa. As condições de alojamento de todo o pessoal têm melhorado sendo o moral elevado. Nos bairros chineses a população tem comemorado as vitórias com iluminações festivas nas ruas e os navios de guerra chineses iluminado em arco. Face ao afastamento da guerra de Shanghai deixava de se justificar a presença de um contingente português pelo que era hora de o retirar para Macau. Por outro lado já tinha chegado o “*Adamastor*”. Assim, o Comodoro Ivens Ferraz lembra as atenções que a colónia portuguesa em Shanghai dispensou ao “*República*” e a todo o contingente português. Tendo chegado em março com neve e temperaturas baixíssimas foram as senhoras portuguesas que apareceram, levando chá, café, comida e tabaco. Os oficiais foram recebidos com carinho e consideração em casa dos portugueses, salientando a permanente disponibilidade do Cônsul Geral Paula Brito. Tiveram lugar frequentemente saraus musicais e espectáculos para entretenimento do pessoal.

A 9 de julho foi oferecido pelo Cônsul Geral um chá dançante a três centenas de convidados. No final entregou uma placa com a inscrição: “*Ao Cruzador República pelo brilhantismo com que representou a Pátria e defendeu a colónia portuguesa durante os mais trágicos dias da história de Shanghai. A Colónia Portuguesa Reconhecida.*” O Comodoro Ivens Ferraz deu uma recepção de despedida que por motivo da chuva teve de ser transferida do “*República*” para o Hotel Astor House. Ainda para despedida, e a exemplo do que outras nações haviam já feito, preparou-se **um desfile militar** nos terrenos do *Race Course*. Para apresentar um maior efectivo deu ordem ao “*Adamastor*” para treinar a sua guarnição em exercícios de infantaria. O desfile teve lugar na manhã do dia 10 de julho sob o comando do Capitão-Tenente Eduardo Vilarinho. Um Batalhão de Marinha a 9 pelotões, num total de 320 homens, o contingente do Exército e a Companhia dos Voluntários “Coronel Mesquita” desfilaram perante centenas de pessoas, entre as quais o representante do Comandante das Forças Internacionais, ausente em Pequim, e o coronel Comandante da Força de Defesa do *Settlement*. Impressionou muito favoravelmente o garbo e porte militar da Marinha Portuguesa, a correcção no manejo de armas, e o rigor de toda a movimentação. Por isso foram louvados o Comandante Vilarinho e todos os oficiais, sargentos e praças que tomaram parte no desfile, e também a Companhia de Voluntários, mesmo esta não estando sob a sua competência disciplinar.

#### IV – Epílogo

O “*República*” largou de Shanghai no dia 11 de julho sendo rendido pelo “*Adamastor*”. Transportou parte do contingente do Exército presente em Shanghai enquanto o restante seguiu de paquete. Em Macau o Comodoro Ferraz ocupou-se com a construção do hangar para os aviões. Mantinha-se porém informado do desenrolar dos acontecimentos na China e fez um último ponto da situação antes da partida. O evento mais importante fora a investidura em

fins de Junho de Chang Tso-lin nas funções de Generalíssimo e Chefe de Governo Militar da República Chinesa. A posse teve lugar com toda a pompa na Cidade Proibida. No discurso que proferiu prometeu empenhar-se em encontrar uma solução que fizesse voltar a paz à China, aceitando os três princípios de Sun Yat-sen, desde que os vermelhos fossem erradicados. Contudo estudantes e apoiantes do Kuomintang manifestaram-se contra o Generalíssimo e a favor de Feng Yu-shiang que, no final de julho, declarou submeter-se a Chiang Kai-shek. Perante as sucessivas defecções, em especial de tropas de Wu Pei-fu, Chiang começou a preparar um ataque geral ao norte e fez um ultimato a Hankow exigindo a entrega do Presidente do Governo, de Sun Yo e de dois dirigentes e a partida de Borodin. No entanto as tropas do norte retomaram a ofensiva e Sun Chiang-fan conseguiu contra-atacar até às margens do Yangtse. Só em abril de 1928 seria retomada a Marcha sobre o Norte, sendo ocupada Peking e dissolvido o Governo, o que levou Chang Tso-lin a fugir para a Manchúria de combóio. Não chegaria ao seu destino pois um atentado japonês poria fim à sua vida a 4 de junho. O seu filho entregar-se-ia com as suas forças a Chiang pouco tempo depois. A China estava reunificada, mas por pouco tempo. Em 1931 o Japão ocuparia a Manchúria e em 1937 atacaria a China.

Aproximava-se o dia da partida para Lisboa e começavam as despedidas. No dia 19 de agosto quando Ivens Ferraz almoçava com o Imediato em casa do Director das Obras Públicas, recebeu aviso de que um tufão se aproximava, estando ainda a 400 milhas de distância. O Imediato seguiu para bordo para preparar o navio que estava amarrado à nova bóia no Porto Exterior. Esta merecia toda a confiança no que toca à sua fixação no fundo, amarras e correntes, porém a mesma confiança não dava a própria bóia, em especial os anetes. Por isso tinham sido passadas fortes espias de aço para resistir aos ventos esperados. Às 7 da manhã, após noite calma, foi recebida notícia de que o tufão, passaria a sul de Hong Kong. Ao meio dia o centro do tufão foi localizado a 70 milhas a SE de Hong Kong. Às 13 horas foi içado o sinal 7, indicativo de tufão muito próximo. O vento crescera rapidamente atingindo 100 a 130 km/h, com rajadas. Um navio chinês que fundeado pela amura de EB ia garrando lentamente aproximando-se do “*República*”. Cerca das 15h30 uma rajada mais forte, que se soube ter atingido os 190 km/h, rebentou a amarra. Os dois anetes da bóia abriram pela caldeação e o navio ficou à deriva. O Comandante meteu máquinas avante a toda a força e decidiu sair para o mar contra o vento, passando pela popa do navio chinês. Mas o “*República*” abatendo aproximou-se da ponta oeste do molhe de entrada pelo que o Mestre largou o ferro de BB o que levou o Imediato a largar o de EB perdendo o navio o pouco seguimento que levava, os ferros lavrando no fundo lodoso. O navio atravessou-se, adornando, e pela força do vento tocou com a popa no quebra-mar que prolongava o cais. Foi o momento de maior perigo pois a máquina teve de parar. Como por milagre o navio passou sobre o dito enrocamento caindo no fundão do outro lado. A máquina voltou a funcionar a toda a força de modo a manter o navio no canal. O navio aguentou-se na entrada da barra durante duas horas parecendo por vezes que o vento levava a melhor e o arrastava para terra e outras que a máquina o conseguia afastar do perigo. Esta cena decorreu à vista do terraço do Palácio de Santa Sancha onde estavam o Governador Tamagnini, seus familiares

e colaboradores. Cerca das 21 horas o vento acalmou e com a ajuda da mudança da maré o “*República*” navegou para lugar seguro indo fundear no canal norte pelas 23 horas. A passagem do tufão durou 10 horas quando o normal era mais de duas horas. A guarnição foi louvada merecendo apenas reparo alguns elementos que no auge do perigo tentaram baixar um escaler sem terem recebido ordem.

O navio esteve fundeado durante dois dias, decorrendo as despedidas oficiais, após o que largou para Hong Kong onde entrou em doca a sendo observadas apenas ligeiras amolgadelas nas obras vivas (no fundo) e uma pá do hélice partida. Procederam-se às necessárias reparações tendo o navio saído para Singapura onde chegou a 9 de Setembro. Encontrou-se com o “*Pero de Alenquer*” que trouxera uma parte da nova guarnição do “*República*”. Três dias depois é recebida uma mensagem com a notícia da promoção por distinção do Comandante Ivens Ferraz a Contra-Almirante. No dia 14 entregou o Comando ao Capitão-Tenente Vilarinho e ofereceu um jantar de despedida aos seus oficiais convidando ainda aos do “*Pero de Alenquer*”. A 19 o “*República*” largou para a Costa de Moçambique, onde visitou diversos portos, seguindo para Luanda onde tomou novo Comandante e regressou a Lisboa. Terminava assim a sua longa comissão em mares distantes.

O Contra-Almirante Ivens Ferraz regressou de paquete com a satisfação de ter cumprido uma missão muito difícil num ambiente adverso, com escassíssimos recursos, mas dispondo de uma equipa de primeira ordem, muito jovem no que toca à oficialidade, liderada por um Imediato leal, extremamente competente e dedicado. O Ministério da Marinha decidiu em boa hora a publicação do seu Relatório para fixar uma página brilhante da Marinha no século XX, o mesmo fazendo a Academia da Marinha com a sua reedição em 2006. Recomenda-se a sua leitura aos interessados numa participação invulgar e pouco conhecida da Marinha Portuguesa entre as duas Guerras.

SESSÃO CULTURAL COMEMORATIVA DOS 20 ANOS  
DA TRANSFERÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO DE MACAU  
PARA A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA

**OS 20 ANOS DA TRANSFERÊNCIA DA ADMINISTRAÇÃO  
DE MACAU PARA A REPÚBLICA POPULAR DA CHINA**

Comunicação apresentada pelo Tenente-general  
Vasco Rocha Vieira, em 26 de Novembro

As relações que a história foi construindo entre Portugal e a China são singulares porque resultam da combinação harmoniosa de diferenças que se reconhecem e se articulam numa mistura muito especial de convergência e de compreensão mútua.

A diferença de escalas torna natural que esta relação nunca se tenha colocado em termos de poder ou de disputa de áreas de influência, mas sim em termos de cooperação e de organização de vontades e de recursos para a concretização de finalidades comuns.

Quando Portugal chega à China, está num processo de expansão e procura relações comerciais depois de um longo percurso pelas rotas marítimas, que percorreu nas suas expedições dos descobrimentos.

Mas quando a China recebe Portugal, ficou confrontada com um desafio ao que era a sua concepção tradicional de afirmação e de exercício do poder baseada numa plataforma continental, que tem de gerir os equilíbrios de forças internas e de se proteger contra as invasões externas, mas não tem nem a necessidade, nem a ambição, da expansão.

É o encontro de um projecto de expansão marítima com uma concepção de poder continental terrestre.

Das circunstâncias deste desafio, deste confronto de orientações estratégicas, vão decorrer consequências relevantes que se manifestam durante o período longo que vem desde este primeiro encontro até ao presente.

A história mundial teria sido muito diferente se no século XV, quando se intensifica a expansão europeia, também a China tivesse prosseguido as suas primeiras viagens marítimas e tivesse iniciado o seu próprio processo de expansão.

Mas não foi isso o que aconteceu, a China não formulou um projecto de descobrimentos, optando por consolidar a sua base territorial continental e baseando as suas políticas de desenvolvimento na grande escala dos seus mercados internos.

Enquanto para os Estados europeus a sua pequena escala era um factor que estimulava a expansão, para a China era a sua grande escala que tornava mais atractivo o projecto de consolidação do poder continental.

A alternativa, que implicaria a aplicação de recursos na configuração de um império marítimo, onde os responsáveis chineses não encontravam vantagens potenciais que fossem superiores ao que obteriam com a consolidação da estabilidade interna, não foi considerada uma prioridade estratégica.

Em 1500, Portugal e a China tiveram de fazer a escolha entre os projectos dos que querem partir e os projectos dos que preferem ficar. O modo como cada um resolveu esta escolha definiu as circunstâncias que deram origem a dois percursos históricos muito diferentes, produzindo culturas políticas e dinâmicas estratégicas muito distintas.

Porém, o dilema entre os que querem partir e os que querem ficar, entre os sedentários que preferem a consolidação continental e os nómadas que assumem o risco das rotas da expansão, pode encontrar resoluções conjunturais que se revelam estáveis por períodos longos, mas a evolução das circunstâncias acabará por reabrir essa questão central, esse dilema estratégico entre ficar e partir.

Mais de cinco séculos depois, os impérios produzidos pela expansão europeia já não existem.

As condições de configuração de uma estrutura de ordem mundial efectiva, dotada de instituições de coordenação na escala mundial sob a orientação de um centro hegemónico responsável pela sua regulação, estão em crise.

É mais fraco o poder de dissuasão em que se baseia a estruturação de uma ordem mundial que assegure as condições de estabilidade que se mantenham por períodos longos, que são essenciais para que haja confiança nas relações de aliança e horizontes bem definidos para o desenvolvimento das relações económicas.

São estas circunstâncias do nosso tempo presente, quando se acumulam os sinais de desordem mundial nas relações económicas e nas relações de segurança, que reabrem para a China o dilema entre a terra e o mar, entre a óptica continental e a óptica marítima, entre a escala nacional e a escala global.

Mas são também estas circunstâncias do nosso tempo presente que abrem um dilema crítico para a estrutura de ordem mundial.

Esta fica confrontada com a necessidade urgente de saber como conciliar os equilíbrios de poderes do passado, com o seu centro hegemónico e as suas redes de instituições, quando se torna necessário responder ao desafio que é constituído pela entrada de um novo poder relevante, com a escala social, económica, cultural e militar que tem a China, depois desta ter feito a escolha de se afirmar na escala global.

Quando, em 1985, com o Presidente Ramalho Eanes, se iniciam conversações com a China sobre a Questão de Macau e, em 1987, com o Primeiro-Ministro Cavaco Silva, se assina a Declaração Conjunta sobre o processo de transferência de Macau para a China, que se concretizará em 20 de Dezembro de 1999, estas circunstâncias do nosso tempo presente ainda estão numa fase inicial de formação, mas já são elas que estabelecem o que é o potencial das relações futuras entre Portugal e a China.

Tratava-se, afinal e só, de prosseguir a linha de coerência estabelecida desde que, em 1557, as autoridades chinesas permitem que os portugueses ocupem gradualmente Macau (e são estes os termos usados na Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, documento promulgado para entrar em vigor no dia 20 de Dezembro de 1999) para que aí abrissem e administrassem uma porta comercial.

Esta linha de coerência evoluiu, ao longo de séculos, até à abertura das portas do entendimento que teria o seu momento simbólico na transferência da administração portuguesa de Macau para a República Popular da China.

Portugal tinha concretizado o seu desígnio de administrar um território chinês em condições de fazer dele uma porta aberta ao Mundo, provando que era possível ter dois sistemas num só país, e contribuindo assim para que a China pudesse manter abertas as suas oportunidades de escolha, entre o sistema orientado para o interior e o sistema orientado para o exterior.

Quando a China escolhe a opção da globalização e abre as suas rotas da expansão, Macau já está dotado das suas condições próprias para poder participar nessa estratégia, depois de confirmar que as bases da cooperação entre Portugal e a China estão consolidadas, e que a linha de coerência que liga o passado com o futuro é uma base sólida de entendimento de cooperação estratégica.

Cada projecto é ele e as suas circunstâncias, mas para passar do projecto ao desígnio é preciso trabalhar as circunstâncias de modo a que o potencial se concretize.

Macau foi para Portugal um desígnio nacional e constitui hoje a exemplificação do que é possível continuar a realizar na cooperação e no entendimento entre Portugal e a China.

Mas foi a mudança das circunstâncias que veio criar valor adicional a este desígnio nacional português.

Quando hoje a China se desloca no Mundo e encontra os sinais do que foi a expansão portuguesa e do que foi a sua capacidade para estruturar nações e para criar condições de desenvolvimento em diversas regiões, encontra temas de reflexão sobre o que pode ser o papel modernizador dos interesses chineses nas regiões onde agora investem e passaram a operar.

O que, desde o primeiro encontro com portugueses, foi para os chineses um factor de curiosidade, é agora um factor de reflexão sobre o que serão os modos mais eficazes, seguros e duradouros, de estabelecer relações de cooperação que sejam favoráveis e justos para todas as partes.

Por isso mesmo, as portas do entendimento entre Portugal e a China continuarão abertas para benefício mútuo.

Esta relação singular seria vantajosa em todas as circunstâncias, mas assume um valor adicional nos tempos de crise da estruturação do sistema de ordem mundial que hoje vivemos.

Nestes tempos de incerteza e de instabilidade, todas as reflexões sobre o passado serão úteis, porque contribuem para evitar a repetição de erros e porque permitem reforçar o que teve sucesso.

O tempo longo de relação entre dois Estados que têm escalas e histórias muito diferentes, mas que sempre souberam resolver os diferendos preservando a dignidade de cada um e privilegiando o entendimento, criou um património comum que lhes permite estabelecer uma

colaboração, activa e conjunta, na reconstrução de plataformas de entendimento entre os Estados e entre os povos que a actual crise da ordem mundial está a ameaçar.

No processo de transferência das responsabilidades administrativas de Macau de Portugal para a China, estes foram os vectores orientadores das decisões tomadas e das obras projectadas, mesmo quando eles eram apenas possibilidades que aguardavam a sua confirmação na evolução dos factos.

Agora que o potencial se concretizou, não é altura para se debater o circunstancial.

Conseguiu-se, é o principal.

A legitimidade e os direitos dos portugueses em Macau foram reconhecidos, a língua portuguesa, o direito, a administração da justiça e o quadro das instituições políticas ficaram estabelecidos no sistema próprio da Região Administrativa Especial de Macau por um período de 50 anos.

Foram construídas as infraestruturas e os equipamentos necessários para uma cidade moderna, mas preservou-se e valorizou-se o património histórico e arquitectónico que é parte integrante da identidade de Macau.

Foi atingido o objectivo principal que era adaptar a histórica vocação de Macau, como plataforma de cooperação que articula a China com o exterior, ao que é a realidade dos tempos modernos com as suas novas circunstâncias da globalização e, de um modo muito especial, com o que isso implica como oportunidades estratégicas para os países que integram a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, a CPLP.

Mais importante, porém, é que as Portas do Entendimento que se abriram há mais de cinco séculos continuarão abertas por um período muito mais longo do que o prazo de 50 anos que começou a contar em 20 de Dezembro de 1999.

Para a cultura chinesa, seguir a propensão das coisas também é saber aproveitar a complementaridade das diferenças até completar o círculo perfeito do yin e do yang.

Esta é base sólida em que se constrói o entendimento, que reconhece e respeita as diferenças, mas que tem como objectivo último estabelecer a complementaridade de interesses em que se fundamenta a convergência da cooperação.

Os tempos de incerteza, que caracterizam o nosso presente de instabilidade e de insegurança, anunciam a necessidade de uma nova ordem mundial, que responda ao desafio de encontrar na complementaridade das escalas e dos interesses a condição de convergência que promova e garanta a continuidade da cooperação estratégica.

Na resposta a esta necessidade, a China terá certamente uma função estruturante e uma posição de primeiro plano.

É para este futuro próximo que o exemplo histórico de Macau, com o seu contributo para a qualidade das relações entre Portugal e a China, mostra que é possível complementar escalas e interesses para construir plataformas de cooperação estratégica na base do respeito mútuo e no reconhecimento das diferenças.

Este será o círculo perfeito da cultura chinesa e a síntese dialéctica da cultura ocidental – e nenhum destes objectivos é atingível sem a cooperação do outro.

## NOS 150 ANOS DO NASCIMENTO DO COMANDANTE ABEL FONTOURA DA COSTA

Comunicação apresentada pelo Académico  
José Luís Leiria Pinto, em 3 de Dezembro

Em 1869, no ano em que são abolidas em Portugal e nas suas colónias todas as formas de escravatura, nasce em Alpiarça, a 9 de Dezembro, Abel Fontoura da Costa. Também ele seria durante toda a sua vida um homem livre.

Após frequência do Colégio Militar e da Escola Politécnica do Porto ingressa, em 1887, na Escola Naval. Ainda simples aspirante de Marinha, publica “Aplicação das Tábuas de Estrada e logaritmos de subtração ao método de S. Hilaire”, o seu primeiro escrito nos Anais do Clube Militar Naval onde serão, ao longo de 50 anos, dados à estampa muitos dos seus estudos. Para um jovem com apenas 20 anos era já uma proeza!

É guarda-marinha em 1890 – ano do Ultimatum, violenta resposta inglesa à tentativa de Portugal ocupar terras compreendidas entre Angola e Moçambique. Durante os dois anos seguintes completa os tirocínios em águas angolanas embarcando na barca “Cabinda”, no vapor “Vilhena” e na canhoneira “Zambeze”. Nesse período efectua o levantamento do plano hidrográfico do Porto do Lobito, o seu primeiro trabalho de campo que merece também o primeiro louvor.

Promovido a 2.º Tenente em 1892, na época em que Portugal procura o renascimento das suas colónias, Fontoura da Costa vai prestar serviço em Moçambique na Divisão Naval da África Oriental e é a bordo do vapor “Auxiliar”, o seu primeiro comando no mar e o segundo louvor, que elabora o estudo “Pinhas d’annel de um só cordão” no qual demonstra ser já dotado de sólidos conhecimentos de Matemática Aplicada.

Após uma breve estadia em Lisboa, 1894-96, período em que desempenha as funções de ajudante de ordens do Vice-Presidente do Conselho do Almirantado, é promovido em Novembro de 1895 a 1.º tenente e volta a embarcar.

São mais quatro anos durante os quais, como oficial do transporte “África”, visita o Extremo-Oriente, nomeadamente Macau e Timor, e em 1898 a Inglaterra e Gibraltar. Segue-se o seu segundo comando no mar, de Dezembro de 1898 a Novembro do ano seguinte, o da canhoneira “Mandovi” integrada na Divisão Naval de Cabo Verde. Deste seu comando obtém não só conhecimentos que lhe serão muito úteis quando anos mais tarde for governador da colónia, como também publicará, nos Anais, uma série de artigos, reunidos posteriormente em separata, “Fundeadouros da canhoneira Mandovy nos principais portos de Cabo Verde”. O seu último embarque é como oficial da guarnição do cruzador “D. Carlos” que representa Portugal quando dos funerais da Rainha Vitória, no mês de Fevereiro de 1901 em Portsmouth.



O início do século XX coincide com o começo de uma nova fase da sua vida profissional, terminam os embarques e o serviço em terra espera-o!

Após de uma curta passagem pela chefia de 2.<sup>a</sup> Secção da Majoria General da Armada é instrutor na Escola Prática de Artilharia Naval. Os Anais editam, da sua autoria, “A instrução dos artilheiros e torpedeiros”.

Os problemas do ensino naval começam a ser uma das suas preocupações. Procurará sempre divulgar por escrito os seus estudos e opiniões, sendo por isso impressionante o número de trabalhos que nos deixou. A Biblioteca Central de Marinha possui no seu acervo meia centena de títulos da autoria de Fontoura da Costa e nos índices dos Anais do Clube Militar Naval estão assinalados quatro dezenas.

Em 1901 faz parte da Comissão de Delimitação entre Cabinda e o Congo Francês. O relatório desta missão, ao reportar-se á árdua vida dos indígenas do enclave, revela da parte do seu autor um forte humanismo, qualidade que haveria sempre de transparecer em todos os seus actos. Notáveis são as suas informações relativas ás actividades económicas de Cabinda, especialmente as referentes à agricultura e as propostas para melhorar a respectiva produtividade.

O ensino chama-o! Em Novembro de 1901 é nomeado, precedendo de concurso documental, para exercer, em Comissão Especial, o lugar de lente de 4.<sup>o</sup> Cadeira da Escola Naval (Teoria do Navio e Arquitectura) e após a Reforma de 1903, o de lente da 5.<sup>a</sup> Cadeira (Navegação Astronómica, Cronómetros, Regulação e Compensação de Agulhas) de que só será exonerado em Agosto de 1932, por ter passado então ao Quadro dos Oficiais da Reserva.

Pragmático, interessando-se profundamente com a instrução prática, publica em 1902, “A instrução prática dos aspirantes e guardas-marinhas”. Relativamente ao exame para 2.<sup>o</sup> tenente escreve: *O exame que fez a reputação de muitos oficiais, não é temido pelos que em instrução se aplicaram desenvolvendo e completando os conhecimentos ministrados na Escola Naval, pois só lhes advirá vantagens em publicamente mostrarem a sua supremacia, competindo com os camaradas menos estudiosos.* Sempre a defesa do mérito!

Serão três décadas, com algumas interrupções, em que exerce funções docentes nas quais as suas qualidades pedagógicas e principalmente os profundos conhecimentos matemáticos de que é possuidor se revelam em toda a sua pujança. Sucedem-se vários trabalhos sobre Navegação. Saliente-se nos Anais, em 1907, em parceria com o Comandante Victor Hugo de Azevedo Coutinho as famosas “Tabuas Náuticas” que, para calculo da posição astronómica do navio, serão utilizadas nas Marinhas portuguesas durante cerca de meio século, até ao aparecimento das tabelas de inspecção directa, as H.O, nos finais dos anos 50.

Também em 1907, em colaboração com o Comandante Azevedo Coutinho, são publicadas as “Tábuas de Logarithmos (de 5 decimaes) dos Números e das Funções Trigonómicas – para uso dos lyceus, institutos e escolas industriais e comerciais”.

O seu elevado prestígio propaga-se no âmbito da Instrução Pública e por esse facto, em Abril de 1907, é nomeado reitor do Lyceu Central de Lisboa, conhecido por Liceu do Carmo.

Era então o único liceu do País, pois só com a República outros surgirão. Fontoura da Costa foi seu reitor até 1910.

A situação política em Portugal deteriora-se, o Partido Republicano é cada vez mais influente. Em 1908 acontece o Regicídio, mas o tenente Fontoura mantém-se alheio a jogos políticos. Para já não se conhece, na época, qualquer interesse da sua parte na arte de governar. A sua prioridade é o Ensino e particularmente o desenvolvimento dos conhecimentos matemáticos aplicados à Navegação Náutica.

Em Novembro de 1909 é promovido o capitão-tenente e nomeado membro da Comissão “encarregada de elaborar um programa de educação básica escolar, de harmonia com as condições especiais da raça portuguesa e do clima nacional”. É outro dos seus princípios – *Mens Sana in Corpore Sano*.

As modalidades desportivas organizadas começam a despontar em Portugal nos inícios do século XX, nomeadamente o futebol. Assim, em Setembro de 1910, a poucas semanas da queda da Monarquia, surge a Associação de Futebol de Lisboa, fundada pelos Sport Lisboa e Benfica, Sport Club Império e Sport Clube de Campo de Ourique, a que se juntam, posteriormente, outros clubes, tendo na presidência um ilustre lente de Escola Naval – o Comandante Fontoura da Costa.

Distinto Oficial da Armada com excelentes provas dadas no serviço a bordo, inclusivé, em comandos no mar, insigne matemático com várias obras de referência, autor de levantamentos hidrográficos e delimitador de fronteiras em África, ilustre lente da Escola Naval e reitor do primeiro liceu do país, é agora dirigente desportivo. Será possível haver mais actividades e áreas do conhecimento que se distinguisse? Havia-a Investigação Histórica. Estamos pois perante uma personalidade multifacetada.

Em Julho de 1911 é encarregado da Biblioteca da Marinha o que lhe dá oportunidade de, após a Navegação, mais propriamente a Astronomia, ir desbravando uma nova área do conhecimento – a História. No início de 1913 é-lhe deferido um requerimento em que pede a concessão de licença ilimitada para passar a residir em Timor. O que levará um já notável professor da Escola Naval, com créditos firmados como significativo pedagogo mesmo no meio civil, razão porque tinha sido nomeado reitor do primeiro liceu do país, tudo abandonar para ir viver numa longínqua e isolada da ilha no outro lado do Mundo? Fontoura da Costa afirmará mais tarde numa conferência, realizada no Clube Militar Naval, que por motivos económicos tinha sido nomeado administrador de umas propriedades agrícolas na ilha de Timor.

O relato que faz da sua estadia no Extremo-Oriente é muito esclarecedor pois além de narrar a actividade agrícola e pecuária do território alerta para o facto dos europeus lutarem com bastantes dificuldades nas suas explorações agrícolas. A situação de intriga permanente entre a sociedade europeia de Timor fervilhava, escreve ele, dando origem a um ambiente que não se coadunava com a sua estatura ética e moral. Assim, após 14 meses de permanência naquela colónia, em Outubro de 1914, regressa a Lisboa.

A situação política no país continua complexa. O novo regime toma algumas medidas tendentes a desenvolver a Instrução e a harmonizar o trabalho operário, no entanto as greves sucedem-se assim como as intencionas, estas com o objectivo de restaurar o regime monárquico.

Entretanto a Grande Guerra tinha começado em Agosto e logo a 24 desse mês, o primeiro incidente sucede no posto português de Mazúia, junto ao Rio Rovuma fronteira norte de Moçambique, que é atacado por forças alemãs. No combate morre o Comandante do posto, o sargento enfermeiro da Marinha Fernando Rodrigues da Costa, o primeiro militar português morto em combate na I Guerra Mundial. Contingentes expedicionários nacionais partem em Setembro de 1914 para Angola e Moçambique.

A promoção a capitão-de-fragata acontece em Agosto de 1915 e nesse mês, após aprovação do Senado da República, é nomeado Governador de Cabo Verde, prova que o novo regime político, tal como a passada Monarquia o tinha em alta consideração.

Assume as novas funções em Setembro. Serão 29 meses de governo em pleno conflito mundial, mais difíceis após a Declaração de Guerra por parte da Alemanha a 9 de Março de 1916. Antes, a 16 de Fevereiro, na qualidade de governador tinha cumprindo ordens de Lisboa no sentido de apresar oito navios alemães que se encontravam fundeados, desde o início da guerra, no porto de S. Vicente, operação realizada com sucesso por elementos da guarnição de canhoneira “Ibo”. Na ocasião coordena e concretiza a montagem de Artilharia de Costa para a defesa da ilha de São Vicente, especialmente a do Porto Grande.

Relembrando esse período Fontoura da Costa afirma. *Com o longo tirocínio prático em Timor, esforcei-me por fazer um governo respeitoso da liberdade dos cidadãos, enérgico, mas clemente. Como primeiro funcionário da colónia, jamais ultrapassei os limites que as leis marcaram.* Defensor da liberdade, firme mas indulgente e totalmente respeitador da lei.

O conhecimento de todas as ilhas do arquipélago, quando no comando da “Mandovi”, é-lhe muito útil. Estuda os problemas agrícolas cabo-verdianos, de longe a principal actividade económica praticada no território e apresenta estudos e propostas sobre o assunto. No entanto, é na área da Instrução que as medidas tomadas durante o seu governo mais se destacam pois contribuem decisivamente para uma situação extraordinária - No começo dos anos 30 do século XX o analfabetismo era quase desconhecido em terras cabo-verdianas enquanto no Portugal europeu, na mesma data, a taxa de analfabetismo era de 62,3% na população com mais de 7 anos de idade!

Quando da inauguração do liceu de S. Vicente, mais tarde denominado “Liceu Central Infante D. Henrique”, o governador termina o seu discurso com a seguinte exortação: *Adolescentes assimilai a educação que ides receber, de modo a desenvolver o vosso espírito de liberdade, iniciativa, trabalho e confiança em vós mesmos. Desta forma, ficareis preparados para vencer as imensas lutas comerciais, industriais e agrícolas que o findar da guerra acentuará.* Palavras certas e proféticas de um distinto pedagogo.

No período de governação ainda tem tempo de redigir um trabalho intitulado “Naufrágios na ilha da Boavista. Desde 1842 a 1916”. Possivelmente o seu primeiro estudo de âmbito essencialmente histórico.

Em Portugal a situação mantém-se instável e a 5 de Dezembro de 1917 dá-se o Golpe Sidonista que, tendo repercussões além-mar, provoca a demissão do Governador de Cabo Verde que não aceita a ditadura então emergente.

Regressa a Lisboa em princípios de 1918, ano em que termina a Grande Guerra e em Dezembro é assassinado o Presidente da República Sidónio Paes. No dizer do Comandante Fontoura a vida tinha-se tornado num inferno e não teve outro remédio senão recorrer a uns amigos e parentes e partir para S. Tomé, fiado que o tempo tudo destrói. Dura dois meses a sua estadia na ilha, que com o fim da Guerra e a alta dos preços do cacau, atinge uma elevada prosperidade económica. À semelhança do acontecido quando da sua permanência em Timor e Cabo Verde inteira-se vivamente dos problemas da colónia, nomeadamente da sua actividade agrícola.

Volta a Lisboa. A agitação política tinha acalmado e regressa á sua Escola Naval sendo promovido em 1919 a Capitão-de-mar-e-guerra. Entretanto, os Governos da República sucedem-se. Em Dezembro de 1922 é constituindo o terceiro Governo de António Maria da Silva que dura apenas um ano. O ano seguinte assinala a presença de Fontoura da Costa no Governo. De Janeiro á Setembro é responsável pela pasta da Agricultura a que se segue a de Ministro da Marinha desse mês até Novembro de 1923, data em que pede a sua exoneração e volta à docência. É nomeado, em 1924, professor da Escola Náutica na Cadeira de Pilotagem, ficando assim o ensino de Navegação dos Oficiais das Marinhas Portuguesas passa a ser da sua responsabilidade. Aprofunda então os estudos sobre a medição do tempo, factor essencial para a obtenção da longitude, publicando nos finais dos anos 20 “A hora do relógio de bordo, hora legal no dia verdadeiro sendo o observador móvel”. Nos inícios da década de 30 um interessantíssimo trabalho sobre a adopção de um calendário perpétuo, leva-o a ser nomeado para fazer parte da Comissão Nacional encarregada de estudar a questão da reforma do calendário.

Em Abril de 1932 profere no Clube Militar Naval uma conferência que intitula “Atribuições dum Marinheiro em Terras de Além- Mar – Cabinda, Timor, Cabo Verde e S. Tomé “onde descreve os quatro períodos em que esteve afastado do serviço da Marinha. Em meados desse ano ainda desempenha, interinamente por um curto período, as funções de Director da Escola Naval e da Comissão Técnica de Educação Física da Armada.

O tempo, assunto que lhe é tão querido, não perdoa e assim é atingido pelo limite de idade em Dezembro de 1932 passando á situação de Reserva e por consequência cessando as funções que então exercia na Marinha.

Poder-se-ia pensar que após 41anos dos árduos serviços iria usufruir de um merecido repouso, mas ele não pode estar parado. Assim, inicia os estudos de História Náutica sobre a Gesta dos Descobrimientos Portugueses. Matemático desde sempre tornar-se-á um historiador de referência demonstrando cientificamente, pela primeira vez, que existiu no século XV uma Ciência Náutica essencialmente portuguesa e que a Epopeia dos Descobrimientos se deve exclusivamente a esses conhecimentos e não a frutos de acasos felizes.

Vastíssima é a sua obra como historiador. Salvo melhor opinião julgamos que a de maior vulto é “A Marinharia dos Descobrimentos” publicada nos Anais durante os anos de 1933 e 34 e com a sua 1.<sup>a</sup> edição desse ano, por iniciativa da Imprensa da Armada.

Numa homenagem ao seu autor, promovida em 1935 pelo Clube Militar Naval, dos vários testemunhos então prestados salientamos uma apreciação que resume de maneira feliz e objectiva a “Marinharia dos Descobrimentos”. *Este trabalho é, sem favor, o verdadeiro padrão que celebra a primazia do seu país nas coisas da Marinharia dos tempos idos.*

A obra em questão provoca grande impacto nos estudiosos da matéria e leva a que, em 1939 a Agência Geral das Colónias, publique a 2.<sup>a</sup> edição correcta e aumentada que reedita em 1960. A 4.<sup>a</sup> edição é da iniciativa das Edições Culturais da Marinha, em 1983 e coincide com a “XVII Exposição Europeia de Arte - Ciência e Cultura. Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento”, realizada em Lisboa nesse ano.

Não é possível nestas breves palavras citar todas as obras historiográficas da autoria de Fontoura da Costa, desde 1932 até 1940, data do seu falecimento, isto é, num período de apenas oito anos. Além dos trabalhos anteriormente referidos citam-se: “Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama por Álvaro Velho”; “7 únicos documentos de 1500 sobre a Viagem de Álvares Cabral”; “Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia”; “Uma Carta Náutica Portuguesa, Anónima de “Circa” 1471” e “Às Portas da Índia em 1848”.

Não esquecendo os tempos passados em Cabo Verde, escreve: “Cartas da Ilha de Cabo Verde de Valentim Fernandes 1506-1508” e “Sobre a nova versão da descoberta da Ilha de Santiago”.

De salientar que Fontoura da Costa teve a iniciativa de reeditar vários trabalhos sobre a Época dos Descobrimentos ou com ela relacionados, nomeadamente as “Obras de Pedro Nunes” previstas para seis volumes, mas devido ao seu falecimento apenas publicadas quatro.

Naturalista, de que o interesse por assuntos agrícolas é uma prova possivelmente herdado de seu pai, João Maria da Costa importante agrário que no século XIX muito contribuiu para a expansão agrícola e sócio – económica da região de Alpiarça, Fontoura da Costa tinha em 1905 participado no Congresso e Exposição de Leitaria, Olivicultura e Indústria do Azeite, promovidos pela Real Associação Central da Agricultura Portuguesa, onde ganhou uma medalha de ouro para Alpiarça.

Igualmente a sua dedicação ao estudo das aves é notória. Na já referida conferência proferida em 1932, no Clube Militar Naval, ao descrever a odisseia da viagem de regresso de Timor declara: *A 31 de Outubro de 1914 cheguei enfim a Lisboa com 57 dias de viagens utilizando 4 paquetes, 5 comboios de ferro tendo-me alojado em 5 hotéis e tocado em 29 portos ou povoações incluindo as extremas. As bagagens de que faziam parte duas catatuas, ainda hoje vivas, completaram naquele abençoado dia da chegada a 17.<sup>a</sup> mudança após a saída de Díli.* Foi preciso muito afecto às catatuas para que elas tenham podido chegar a salvo ao seu destino. Interessantíssimo e inédito é o seu estudo denominado “O Canário Encarnado”, objecto da sua palestra proferida em 1935, quando da abertura da I Exposição e Feira de Pássaros, iniciativa do jornal “O Século” na qual descreve, pormenorizadamente, as características das várias

raças de canários domésticos existentes e o modo, por cruzamento entre as mesmas segundo formulas hereditárias, de obter, a ambição suprema das canaricultores – o canário encarnado. Não haja dúvida, quando o Comandante se interessava por um assunto estudava-o até chegar a um grau de conhecimento jamais alcançado.

Cresce cada vez mais a sua fama como investigador histórico. Participa em 1934 no III Congresso Internacional da História e da Ciência e multiplicam-se as suas intervenções em várias conferências e encontros da especialidade.

A consagração internacional chega em 1936, quando na sessão de 15 de Maio desse ano da Academia Francesa de Marinha, por proposta do Vice-Almirante Lacaze, o Comandante Fontoura da Costa é eleito por unanimidade membro da ilustre Academia.

Por ocasião do 70.º aniversário do Clube Militar Naval, a 15 de Novembro de 1936, pública nos Anais o artigo “Sócios Fundadores do Clube Militar Naval” no qual apresenta alguns dados biográficos dos 125 primeiros associados e que ainda hoje constitui o estudo mais completo sobre o assunto. A ligação do Comandante ao Clube não se reduziu apenas à publicação dos seus trabalhos nos Anais. Em 1900 ainda 1.º tenente, juntamente com o Comandante Gago Coutinho, foi membro da Comissão da Redacção dos Anais, em 1904 fez parte da Direcção, tendo em 1920 presidido á mesma Direcção. Era lógico! Um oficial de estatura intelectual e animado de forte espirito associativo tinha de estar intimamente relacionado com o desde sempre prestigiado Clube Militar Naval.

Mesmo na situação de Reserva o Governo necessita dos seus serviços. É nomeado em Novembro de 1936, Director de Escola Náutica, cargo que exerce até 1939 e também para fazer parte da Comissão Organizadora do Museu Naval Português.

Em 1938 participa no III Congresso de História da Expansão Portuguesa no Mundo e no Congresso Internacional da Geografia, em Amesterdão. Entretanto é encarregado, pela Comissão Executiva dos Centenários, de obter cópias das principais cartas náuticas portuguesas do século XVI, trabalho desenvolvido anos mais tarde pelo Comandante Teixeira da Mota.

Já não são apenas os Anais e a Imprensa da Armada que publicam as suas obras. É a Agência Geral das Colónias, a Imprensa Nacional, a Academia de Ciências de Lisboa, a Livraria Ferin, a Sociedade de Geografia de Lisboa, a Sociedade Nacional de Tipografia entre outras. A difusão dos seus trabalhos multiplica-se. De notar o seu estudo e análise, publicado, também em 38, na prestimosa “Colecção pelo Império” da Agência Geral do Ultramar, intitulado “Pedro Nunes (1502-1578)”, considerado actualmente uma obra de referência para os estudiosos daquele famoso cosmógrafo.

É fantástico nos finais dos anos 30, o volume de produção historiográfica do Comandante Fontoura sobre os Descobrimentos, a Marinharia e a Cartografia portuguesas. Uma autêntica avalanche! Parece que pressentia que lhe estava escasseando o seu tempo de vida. Infelizmente assim aconteceu.

Ainda participa no Verão de 1940, nas Comemorações dos Centenários, presidindo ao III Congresso do Mundo Português e assiste ao êxito da Exposição Cartográfica por si

organizada que se realiza nos Jerónimos, mas, vítima de doença prolongada, vem a falecer em Lisboa a 7 de Dezembro desse ano.

Várias foram as homenagens póstumas em sua memória. Entre elas, de destacar, quando foi dada à aula da Navegação da Escola Naval o nome “Aula Comandante Fontoura da Costa”, instituído um prémio com o seu nome a atribuir anualmente ao aluno finalista da classe de Marinha que tenha obtido a mais elevada quota do mérito. Igualmente foi o Comandante Patrono do curso de Cadetes da Escola Naval de 1987.

Na sessão realizada em 12 de Junho de 1941 no Clube Militar Naval, o Comandante Quelhas de Lima (Pai), referindo-se ao homenageado afirmou “*Sobre o Português insigne, castiço, orgulhoso de sua Pátria, do professor iminente, do investigador infatigável, estudioso e genial da História Náutica dos Portugueses, mestre excepcional, ouvido e acatado nos mais exigentes centros de cultura do Mundo, do cidadão incorruptível, tolerante e humano, do marinheiro ilustre, ativo e apaixonado da sua profissão, do camarada exemplar, sem macula*”.

Palavras que constituem uma síntese perfeita do perfil daquele que foi um dos mais brilhantes oficiais da Armada do século XX – o Comandante Abel Fontoura da Costa.

## SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO E DAS COMEMORAÇÕES DO QUINQUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA

Palavras proferidas pelo Presidente da Academia de Marinha,  
Almirante Francisco Vidal Abreu, em 10 de Dezembro

*“por mares nunca de outro lenho arados”*  
Este o verso de “Os Lusíadas” que constitui  
a divisa da Academia de Marinha.

Senhor Presidente da República, Excelência

Foi com estas mesmas palavras que a 23 de janeiro de 2018, há quase dois anos, iniciei a saudação dirigida a V<sup>a</sup> Ex<sup>a</sup> na sessão solene destinada a comemorar a alteração estatutária que introduziu a figura de Presidente de Honra da Academia de Marinha, a ocupar pelo Presidente da República.

Repito-as hoje para deixar bem claro que para nós este verso representa muito mais que palavras bem-sonantes de um poeta que é referência nacional e internacional, porque toda a simbologia que ele contém está bem interiorizada no Conselho Académico que dirige os destinos da Academia. É hoje assim, como foi no passado e será no futuro.

É com orgulho que o acolhemos nesta que é também a sua casa, Senhor Presidente.

Senhor Ministro da Defesa Nacional

A Academia de Marinha saúda-o nesta primeira visita que nos faz, estando segura de vir a encontrar em Vossa Excelência, através do Comandante da Marinha, o respaldo, o apoio e a sensibilidade para as actividades académicas que as restantes academias nacionais encontram nas suas tutelas da cultura e da ciência.

Senhor Ministro do Mar

Seja de novo bem-vindo a esta que é também a sua casa desde 2007. Estamos à sua disposição sempre que a queira usar para fazer a divulgação de novas iniciativas ligadas a políticas integradas de melhor aproveitamento e desenvolvimento do nosso mar, de que Portugal tanto necessita. Tal divulgação encontra perfeito enquadramento académico nesta casa que tem por âncora o MAR.



Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Agradeço-lhe publicamente o seu permanente reconhecimento do trabalho realizado por esta Academia ao longo dos cinquenta anos da sua existência na divulgação da cultura marítima e da importância do mar para o engrandecimento de Portugal.

O Senhor Almirante tem sido um apoiante incondicional deste seu órgão cultural, apoio este que embora sempre assumido da forma discreta e consequente que tão bem o caracteriza, é bem reconhecido pelos membros desta Academia e tem reforçado a já muito positiva imagem da componente cultural da Marinha junto da sociedade civil. Na sua pessoa cumprimento todos os militares presentes.

Senhor Professor Adriano Moreira. Saúdo-o e, através da sua respeitável pessoa, Conselheiro de Estado de todo o sempre, formal ou informal e nosso membro honorário, cumprimento todos os académicos presentes.

Senhor Dr. Jaime Gama, Senhor Secretário de Estado Adjunto da Defesa Nacional, Senhor General Chefe da Casa Militar de Sua Excelência o Presidente da República, Senhores Presidentes das Academias e instituições congêneres que connosco cooperam, Senhores convidados, Excelências e, não posso esquecer nesta saudação inicial os Senhores Cadetes da Escola Naval aqui presentes, futuros garantes do exercício da autoridade do Estado no mar. Bem hajam todos pela vossa presença.

A sessão de hoje encerra o ano académico de 2019, mas encerra também as comemorações do cinquentenário da Academia de Marinha.

Os cinquenta anos sempre foram um número mágico. E, se para a vida de um homem o seu significado foi evoluindo ao longo dos tempos – já foi idade a que se não chegava, já foi idade em que se era velho e hoje aos cinquenta ainda se é jovem, para uma instituição os cinquenta anos têm tido uma interpretação cujo significado tem mantido alguma constância – a de uma instituição madura, que mostrou que foi capaz de enfrentar as vicissitudes dos anos, nem todos sempre bons, que se soube adaptar aos vários presidentes ou direções, que cumpriu o que dela se esperava, que foi conseguindo os apoios necessários e que está para ficar.

E isso merece ser comemorado, porque comemorar é fazer história e sem ela o futuro resume-se ao presente. E foi o que fizemos em sobreposição à sua vida de rotina. Esta, a de todos os anos, envolveu 36 sessões semanais nas habituais Terças-feiras, das quais 4 foram sessões solenes, 4 sessões conjuntas com outras academias, universidades ou instituições congêneres, incluindo ainda o Simpósio de História Marítima de três dias completos e de cariz internacional, realizado no passado mês Novembro, sob o tema “Fernão de Magalhães e o Conhecimento dos Oceanos”.

A esta relação acresce a realização de duas Assembleias de Académicos e 9 sessões extraordinárias, estas normalmente às Quintas-Feiras, que compreenderam outras sessões

conjuntas, lançamentos de livros, colóquios e simpósios nacionais ou internacionais, para além de uma visita de trabalho ao Paço Ducal de Vila Viçosa, gentilmente oferecida pela Fundação da Casa de Bragança.

Foi um ano inteiro de trabalho a que ainda se somou a publicação de 10 livros para além da edição das Memórias de 2018 que, com a colaboração dos conferencistas, contém praticamente a totalidade dos textos dos 62 oradores convidados.

Mas a Academia fazia 50 anos e não se poderia ignorar esta data. Foi assim constituída uma Comissão de Honra e elaborada a respectiva programação, a qual foi rigorosamente cumprida. Não vos quero maçar com a lista detalhada de tudo o que se fez, lembrando como aspectos mais significativos o lançamento de uma medalha comemorativa, a abertura da nova loja da Academia, a exposição permanente na galeria de todas as obras publicadas durante este meio século, as melhorias significativas da acústica do auditório e da capacidade de gravação das sessões, a realização de um concerto evocativo no Teatro São Luiz, o enriquecimento do átrio exterior e do topo nascente da galeria com peças gentilmente cedidas pelo Museu de Marinha e a publicação de um livro de homenagem aos dez fundadores, obra notável cuja coordenação foi entregue ao Senhor Professor Teodoro de Matos, editado em Maio passado.

Não posso, de forma alguma, ignorar também um facto que deixa todo o Concelho Académico orgulhoso - a reabertura do projecto da “História da Marinha”, uma iniciativa grandiosa, iniciada em 1991 e de que já se tinham publicado oito volumes. Pois bem, após algum adormecimento foi este projecto “acordado”, o seu plano editorial revisto e ajustado para um total de 18 volumes, estando planeada a edição de mais três volumes até ao final do corrente triénio, assim não nos falte o necessário patrocínio.

E falta o dia de hoje, para o qual reservámos, face à grata presença do nosso Presidente de Honra, dois eventos – primeiro, a apresentação da lição “História da Academia de Marinha – 50 anos” pelo Senhor Comandante, Doutor, Jorge Semedo de Matos, personalidade que foi convidada para a coordenação de um livro memória sobre o mesmo tema e seu principal autor, a editar em 2020 e, no final da sessão, o descerramento de um painel de azulejos com o emblema e símbolo da Academia, no topo poente da galeria, o que também ajudará a embelezar este espaço, já de si tão nobre.

Senhor Presidente da República e nosso Presidente de Honra.

Tudo isto que acabei de apresentar é resultado do trabalho de uma pequeníssima equipa de militares e civis que, com o imprescindível apoio dos nossos ilustres académicos e com uma notável dedicação e brio, está empenhada no propósito comum de dar a conhecer a nossa história marítima, mas também as várias facetas das artes, letras e ciências ligadas ao mar.

Mas não nos contentamos com a divulgação da história e do passado. Procuramos, sim, que as reflexões sobre os tempos idos levem os muitos que semanalmente preenchem este auditório a pensar que se o mar já foi um importante **caminho** para os portugueses, hoje é uma das poucas janelas de liberdade que Portugal ainda mantém, como não se cansa de nos

alertar o Senhor Professor Adriano Moreira. É assim imperioso que o mar volte a ser de novo importante, mas agora como nosso reconhecido **destino**, pensado, racional, assumido como verdadeiro objectivo estratégico nacional e nunca como resultado da emoção ou de saudosismos serôdios.

Estamos convictos que sem ele, Portugal não voltará a ser grande. O mar imenso que nos envolve tem de voltar a falar português.

Muito obrigado.

SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÉMICO  
E DAS COMEMORAÇÕES DO QUINQUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO  
DA ACADEMIA DE MARINHA

**50 ANOS DA ACADEMIA DE MARINHA**

Comunicação apresentada pelo Académico  
Jorge Semedo de Matos, em 10 de Dezembro

Exmo. Senhor Presidente da República  
Exmo. Senhor Ministro da Defesa Nacional  
Exmo. Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada  
Exmo. Senhor Presidente da Academia de Marinha  
Caros Confrades  
Minhas Senhoras e meus Senhores

Cinquenta anos da Academia de Marinha são cinco décadas de um projecto cultural assumido pela Marinha em 1969 e de uma intensa actividade que já não pode ser resumida no tempo de uma simples conferência. Não conseguirei mais do que realçar princípios e valores que herdámos, e que temos o dever de preservar, evocando factos e momentos que entendi como significativos, tentando ligá-los num percurso que espelhe a riqueza da actividade da Academia de Marinha, a que pertencemos.

Formalmente, tudo começou no ano de 1968, quando a Professora Virgínia Rau e o Comandante Teixeira da Mota, que faziam parte do Conselho Consultivo do Museu de Marinha, apresentaram ao seu presidente – o almirante Sarmento Rodrigues – a proposta de criação de um grupo de estudos dedicado à História Marítima. A ideia ganhou imediatamente forma, com o entusiasmo próprio que a temática suscitava, nascendo uma proposta que, a breve trecho, foi levada por Sarmento Rodrigues ao Ministro da Marinha, o Contra-Almirante Pereira Crespo. A 5 de Março de 1969 era promulgada a portaria que criava o *Grupo de Estudos de História Marítima* e, em Maio, surgiu o despacho que nomeava os membros fundadores: os 10 confrades – como se designaram a si próprios – que escolheram como seu presidente a figura do Almirante Sarmento Rodrigues.

Tinham a noção clara da importância que a História Marítima assumia, num país com um passado como o nosso, e sabiam da urgência de uma vasta gama de estudos indispensáveis, identificados ao longo da sua vida académica e profissional. E sabiam ainda que o desenvolvimento desses estudos, dentro de uma temática tão complexa como aquela que envolve a relação do Homem com o Mar, exigia uma organização de especialistas, associados no que teria de ser

uma academia. Uma academia organizada dentro da tradição das academias que nasceram por toda a Europa, desde o final do século XVI, funcionando nos moldes herdados daquele longínquo jardim perto de Atenas, onde Platão deu as suas aulas, no princípio do século IV a.C.

E ao falarmos de academias científicas – como é a nossa *Academia de Marinha* – vale a pena reflectir um momento sobre *A Academia*; a primeira de todas; essa mesma que tomou o seu nome da proximidade do Jardim de *Akademus*, junto à residência de Platão, propositadamente afastada dos poderes da cidade, que uma década antes tinha levado Sócrates à morte. Assim a quis o filósofo, que dava as aulas num espaço público, longe da Pólis, porque entendia que os limites do saber e da verdade estão para além da Pólis. Não se destinava ao ensino básico da juventude ateniense e, para ali chegarem, os alunos tinham de percorrer, de sua vontade, um caminho com cerca de dois quilómetros. Platão cultivava um sentido de liberdade de pensamento que considerava fundamental e todo o conhecimento emergia do debate livre. As suas obras – como *A República*, *A Política*, *As Leis*, etc. – não foram guias das lições do mestre, mas o resultado dessas lições, que decorriam como diálogos e debates.

A escola do jardim de *Akademus* foi uma referência de toda a Antiguidade, mantendo-se até ao ano 529, destruída por Justiniano, desagradado com o seu estilo e com o que dela emanava. Mas a semente ficou e renasceu noutros locais da Europa. Cícero e Dante falam-nos na Academia e é na luminosa Florença do século XV que nascerá a *Academia Platónica*: a primeira de muitas que surgiram em Itália, em França e em muitos outros países europeus.

O exemplo francês terá sido o mais significativo ou, pelo menos, aquele que maior influência teve entre nós, seja no final do século XVIII, quando é criada a *Academia Real das Ciências de Lisboa*, seja no século XX, com a *Academia de Marinha*. Em França nasceram dezenas, se não centenas, de academias: umas na capital, ligadas ao poder régio, outras espalhadas pela província, associadas a municípios ou a interesses locais.

O auge destas academias deu-se durante o iluminismo, organizadas segundo modelos que, *grosso modo*, perduraram até aos dias de hoje. Todas elas têm um núcleo restrito de membros efectivos, defendido por um *numerus clausus* que é, simultaneamente, uma garantia de prestígio e coerência; dispõem de uma sede, que lhes dá existência concreta, e estão ligadas a um poder central ou regional, que as suporta economicamente, com a noção clara do seu valor e importância social.

Todas assumem um desígnio, ou objectivo primordial, na realização de uma obra de reconhecido interesse nacional ou regional: como seja a história da sua região, o *Grande Dicionário da Língua Francesa* ou o *Glossaire Nautique d'Augustin Jal* – como aconteceu com a *Académie de la Marine*. Mantêm uma actividade intensa, com sessões culturais abertas ao público, colóquios e debates e, como estímulo a novos talentos, promovem um ou mais prémios científicos, literários ou artísticos.

A relação do *Antigo Regime* com a ideia de liberdade era difícil, mesmo quando certos sectores iluministas procuravam desfazer preconceitos. Mas as academias defenderam sempre o princípio da liberdade científica e do debate aberto entre os académicos – pares confrades no

conhecimento – à semelhança da matriz ateniense. A Revolução Francesa abalou as estruturas de muitas delas, que nem sempre conseguiram restabelecer-se no século XIX. Assim aconteceu com a *Académie de la Marine* que, criada no século XVIII, desapareceu com a Revolução e só volta a restabelecer-se no século XX, pouco depois da Grande Guerra. Mas seria ela a dar o impulso central aos *Colóquios Internacionais de História Marítima*, a partir dos anos 50 e à criação da *Comissão Internacional de História Marítima*, que grande influência viria a ter para a história da nossa Academia.

É por esta altura, entre as décadas de quarenta e sessenta, que alguns devotados historiadores portugueses voltavam também à História Marítima, com um olhar sobre *Os Descobrimentos*. A *Exposição do Mundo Português*, em 1940, a que se seguiram as comemorações henriquinas, em 1960, foram marcos desta tendência crescente que colocava a temática do mar e das navegações na agenda historiográfica nacional. E, nesse sentido, aproximam-se dos especialistas internacionais, deslocando-se ao estrangeiro ou chamando-os a eventos nacionais. Creio que a 1ª Conferência Internacional dos Africanistas Ocidentais, realizada em Dakar, no ano de 1945, seguida da segunda, em Bissau, no ano de 1947, quando Sarmento Rodrigues era governador da província, foram momentos relevantes desta aproximação. Teixeira da Mota esteve nas duas, e foi aí que se relacionou com Théodore Monot, que veio a ser presidente da *Académie de la Marine*.

Anos depois, em 1960, quando o país vivia as comemorações henriquinas, Lisboa acolhia o *V<sup>e</sup> Colloque Internationale d'Histoire Maritime*, com a presença de figuras notáveis da História Marítima mundial – muitos deles vieram a ser membros associados da nossa Academia. No passado ano de 2010, o nosso saudoso confrade Serra Brandão teve ocasião de nos explicar alguns detalhes desta organização, onde parecia que tudo faltava ou era escasso, mas que acabou por se revelar, a todos os níveis, notável. O encontro realizou-se no Mosteiro dos Jerónimos, sob a tutela da Escola Naval, onde Sarmento Rodrigues era comandante, e foi presidido por Michel Mollat – que, mais tarde, viria a ser o primeiro membro associado do *Grupo de Estudos de História Marítima*. Era o responsável pela *Commission Internationale* e, para além desta reunião em Lisboa, realizou outra em Lourenço Marques, em 1962. Foi uma época de intensa actividade para a História Marítima – diria uma época de ouro – que juntou paixões e congregou investigadores portugueses, de entre os quais os dez fundadores do *Grupo de Estudos de História Marítima*.

E é bem verdade quanto o acto da criação carrega sempre o percurso e a experiência dos criadores, que depois se espelha nas decisões tomadas, na organização e no funcionamento da instituição criada. Todos os fundadores do *Grupo de Estudos de História Marítima* tinham vivido as comemorações henriquinas com entusiasmo, tomando consciência da urgência dos estudos de História Marítima em Portugal. Para além disso, muitos deles eram associados da Academia das Ciências de Lisboa ou da Academia Portuguesa de História (nalguns casos das duas), conhecendo bem os objectivos e a estrutura dessas instituições. De forma que as propostas apresentadas ao Ministro da Marinha, para a criação e organização do *Grupo de Estudos*, reflectiam toda esta experiência, evidenciando claramente que o seu pensamento era o de chegar a uma verdadeira *Academia de Marinha*.

A portaria criadora nomeia os dez membros fundadores e estabelece um *numerus clausus* de 30 membros efectivos, que deveriam ter nacionalidade portuguesa ou brasileira. Uma regra que ainda hoje se mantém na Academia de Marinha, reconhecendo a herança histórica partilhada entre os dois países. Todos os restantes estrangeiros seriam membros associados. As reuniões tinham lugar na biblioteca do Museu de Marinha, com uma periodicidade mensal, sendo fechadas quando apenas tratavam de assuntos do Grupo de Estudos, ou abertas em sessões públicas quando se tratasse de conferências de natureza cultural e científica.

É logo na primeira reunião que surge a proposta de Humberto Leitão, para que se faça uma *História da Marinha Portuguesa*. Na mesma reunião, Virgínia Rau relembra a necessidade de investigar a origem dos termos náuticos portugueses, e Marques Esparteiro fala da necessidade de um inventário dos naufrágios ocorridos na costa portuguesa. Uma preocupação alargada depois a todos os naufrágios portugueses no mundo. Assim começavam as actividades.

Na terceira reunião, o Grupo analisou um pedido do Ministro da Marinha para que lhe fosse indicada uma data, entre Junho e Julho, a consagrar como Dia da Marinha. Não pretendia que estivesse associada a um personagem particular, preferindo que fosse um evento de reconhecida notabilidade. Não será difícil adivinhar como se chegou ao dia 8 de Julho, data da partida de Vasco da Gama para a Índia.

O *Grupo de Estudos de História Marítima* reuniu-se 12 vezes no ano que durou a sua existência, oito das quais foram sessões públicas com a apresentação de comunicações académicas. Viu o número dos seus membros efectivos alargado a 19, de que um deles era o saudoso almirante Max Justo Guedes, da Marinha dos Brasil. E teve o seu epílogo – a sua última reunião – a 6 de Agosto de 1970 – onde o presidente anunciou a sua extinção, dentro em breve, para dar lugar a uma outra organização, mais alargada e mais próxima dos objectivos de todos, a denominar-se, por ora, *Centro de Estudos de Marinha*. Apesar disso, nessa mesma sessão o Grupo decidiu adoptar como divisa, o verso de Camões, “por mares nunca de outro lenho arados”, que ainda hoje abraça o nosso símbolo.

Numa das sessões desse ano de 1970, estando presente o Presidente da República e o Ministro da Marinha, dizia Sarmento Rodrigues que o Grupo ultrapassara largamente os seus objectivos e caminhava para um destino que todos vislumbravam: “A Academia de Marinha, que as nossas incomparáveis tradições recomendam e a defesa do nosso património impõe” – palavras suas. E entre os seus apontamentos privados, está a minuta de uma carta a enviar ao Ministro da Marinha, manuscrita pelo seu punho, com uma proposta de criação da Academia de Marinha e um esboço do seu regulamento. Queria isto dizer que o *Grupo* estava pronto para novos voos, mas os passos deveriam ser dados com prudência, “por degraus sucessivos, com afirmações prévias de capacidade de realização” – como explicou Sarmento Rodrigues, na primeira sessão do *Centro de Estudos de Marinha*, a 25 de Novembro de 1970.

A nova organização previa a existência de uma classe de História Marítima, para a qual transitavam todos os membros efectivos do *Grupo de Estudos*, e uma classe de Artes, Letras e Ciências, para a qual foram nomeados 12 novos elementos. Cada uma das classes continuaria

com o *numerus clausus* de 30 confrades efectivos, surgindo agora a figura dos membros correspondentes e membros honorários. O presidente passava a ter consigo dois vice-presidentes, um de cada classe, que presidiam a essa mesma classe; havendo ainda um secretário em cada uma delas e um secretário-geral do Centro. Uma organização que corresponde já à da Academia de Marinha – desta Academia de Marinha. Dispunha ainda dos melhores especialistas nas áreas que se propunha estudar. Carecia apenas de tempo. Do tempo necessário para a afirmação “prévia de capacidade de realização”, como disse o presidente.

O *Centro de Estudos de Marinha* arrancou com a energia própria de quem tinha dado um passo decisivo, para um objectivo que já se vislumbrava no horizonte. Sobretudo a classe de Artes, Letras e Ciências ganhou um rápido dinamismo, crescendo até perto do *numerus clausus* estabelecido, ainda nesse ano de 1971. Era natural que assim fosse. A abrangência de assuntos que a designação permitia, juntava uma vasta gama de sensibilidades e saberes, unidos apenas pela visão do mar e assuntos marítimos: literatura, pintura, antropologia, direito, conviviam (e convivem) na mesma classe, com a física, engenharias, biologia, economia, etc. Como dizia o então presidente da classe – o Engenheiro Rodrigues dos Santos – “Artes, Letras e Ciências é hoje um trinómio mágico que abarca todos os domínios da actividade mental do Homem” – o que é uma verdade. A classe de História Marítima tinha, naturalmente, um campo de actuação mais apertado e não conseguia juntar o mesmo número de especialistas. Mas chamava a si, como membros associados, algumas das mais gradas figuras da historiografia mundial. Para além do já referido Michel Mollat, vieram Leon Bourdon, Jean Aubin, Elaine Sanceau, o arquiduque Otão de Habsburgo e muitos outros.

O Centro efectuava duas reuniões mensais, uma delas plenária, quase sempre em sessão aberta ao público. Iniciou na mesma altura a realização de colóquios temáticos, com um ou mais oradores e vivos debates, e surgiram as primeiras publicações: algumas delas reproduzindo as intervenções desses colóquios, outras com trabalhos individuais e as *Memórias*, que publicavam todas as conferências. Foi nestes primeiros anos que aprovou o seu colar académico, a ser usado pelos membros nas sessões solenes. Não é abusivo afirmar que, em 1974, o *Centro de Estudos* tinha todas as condições para se transformar numa academia, esperando apenas pelo momento próprio.

Atrasou-o, naturalmente, a revolução de 25 de Abril, eventualmente pelas alterações profundas das estruturas do Estado – o Ministério da Marinha foi extinto nessa altura – e, sobretudo, pela dispersão de atenções que os anos de 1974-75 trouxeram ao país e à Marinha.

Mas Sarmento Rodrigues era um grande marinheiro, que sabia manter-se de capa e proteger o navio durante o temporal, ou esperar com paciência pelo vento, quando encalmava. Ali se manteve, com o olhar atento no pano e mão segura no leme, aproveitando todas as aragens que lhe dessem governo e esperando pelo vento. O vento que chegou em 1978, quando o Almirante Sousa Leitão assumiu o cargo de Chefe do Estado Maior da Armada. Veio com a força necessária e veio de feição, permitindo retomar o caminho seguro. Sousa Leitão tomou posse a 9 de Outubro de 1978 e a 27 de Dezembro assinava a portaria que extinguiu o *Centro de Estudos de*



*Marinha* e criava a *Academia de Marinha*. Era o porto almejado, mas era apenas uma escala de uma viagem que tinha ainda muitas milhas e tormentas para enfrentar.

Infelizmente, o piloto que conduzia aquela nau há quase 10 anos, faleceu em Agosto de 1979. Sarmento Rodrigues via realizado o sonho que animara os dez fundadores do Grupo de Estudos, mas sucumbia no início da nova viagem. Deu o lugar a Avelino Teixeira da Mota, a figura que sempre o acompanhara, desde a guarnição do *Lima*, em 1941, passando pelo Governo da Guiné e por todas as outras realizações já aqui referidas. Infelizmente, Teixeira da Mota adoecia gravemente, poucos meses depois, com uma doença prolongada que lhe tirou a vida em Abril de 1982.

A morte de Teixeira da Mota era mais uma prova dura porque passava a jovem academia, mas os anos passados tinham-lhe dado a identidade e a energia que lhe permitiam andar pelo seu próprio pé, sem o amparo destes progenitores. Ia passar por outro momento crítico, resolvido com a decisiva colaboração do Almirante Sousa Leitão, enquanto CEMA. A título provisório, o vice-presidente Professor Arantes e Oliveira, exerceu as funções de presidente até ao final do biénio, data em que se candidatou ao cargo e foi eleito por unanimidade. Voltou a ser eleito para os anos 1985-86, mas viu-se obrigado a renunciar ao mandato, para ocupar funções no governo.

Assumi a presidência o seu vice-presidente, o Almirante Rogério d'Oliveira. E este foi, efectivamente, um momento charneira na vida da Academia, que tomou um rumo seguro e certo em direcção ao futuro: um futuro que hoje é uma realidade e que esperemos continue. Rogério d'Oliveira viria a ser eleito para o biénio 1987-88 e sucessivamente reeleito presidente da Academia de Marinha, até ao final do ano de 2003, quando entendeu não voltar a recandidatar-se.

Esteve 18 anos à frente dos destinos desta casa, que ergueu com o seu talento e trabalho, deixando-nos uma herança de valor inestimável. Uma das suas primeiras obras foi a transferência, em 1986, das instalações precárias emprestadas pelo Museu de Marinha, para este local, onde este auditório foi concebido, modernizado e adaptado para se ajustar dentro do simbólico edifício da Ribeira das Naus, onde nasceu e cresceu a Marinha dos Descobrimentos.

A Academia continuou a realizar as suas sessões públicas que, a breve trecho, passaram a ser semanais, mas alargou a sua actividade a todas as iniciativas que são próprias de uma academia; existentes aliás nas veneráveis academias europeias já referidas. Ainda em 1991, teve lugar uma primeira exposição de Artes Plásticas, subordinada ao tema *O Mar e os Motivos Marítimos*, que se repetiu em 92 e passou realizar-se com uma periodicidade bienal, com o objectivo primordial de estimular a sensibilidade dos artistas para o mar e para os temas marítimos.

Em 1995 foram criados os prémios “Almirante Teixeira da Mota” e “Almirante Sarmento Rodrigues”, que deveriam ser atribuídos em anos alternados: o primeiro destinado a premiar trabalhos de pesquisa científica ligados ao mar e às marinhas; e o segundo para trabalhos de investigação no âmbito da História Marítima. A Academia atribuiu até ao presente, 15 prémios Almirante Teixeira da Mota e 15 prémios Almirante Sarmento Rodrigues.

Em 1992 começaram os *Simpósios de História Marítima*, com uma ampla participação da comunidade universitária. Comemorou-se nesse ano o centenário da primeira viagem de Cristóvão Colombo, e o primeiro simpósio teve como tema *As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América*. E prosseguiram com uma periodicidade bienal, intercalados com as exposições de artes plásticas ou com outros colóquios que se revelaram oportunos. Destas actividades resulta um património de artigos, trabalhos e comunicações científicas, cuja dimensão e relevância não pode deixar de ser reconhecido. Trabalhos que podem consultar-se nos 48 volumes de *Memórias*, nas *Actas de Colóquios*, monografias diversas (algumas dos prémios atribuídos) e muitas outras publicações avulsas que se somam por centenas.

E por último, importa referir o que tomo pelo seu desígnio primeiro: a elaboração de uma *História da Marinha Portuguesa*. Um projecto sempre referido, várias vezes tentado, mas que só conseguiria trazer a público o seu primeiro volume, em 1997. Conta neste momento, com sete volumes (oito tomos) publicados, com mais dois em fase final de preparação, e com um plano ambicioso e vasto que prevê a publicação de 18 volumes em 19 tomos. Uma obra de monta, que envolveu a comunidade científica e que caminha de forma segura, com as necessárias garantias de qualidade. É um dos muitos exemplos da ligação entre a Academia e a Universidade, em que a comunidade científica foi congregada para a prossecução de uma obra de crucial interesse.

Comecei por falar-vos da Academia de Atenas, e das suas sucessoras na era moderna, enumerando aspectos do seu funcionamento e organização. Fi-lo propositadamente, para que percebamos a razão de ser de procedimentos, realizações e organização, associadas a um desígnio próprio.

A Academia de Marinha tomou para si todos os assuntos e sensibilidades do que ao mar e aos homens do mar dizem respeito. E assumiu-o com o sentido patriótico de quem tem a consciência do país que é Portugal, da sua Geografia e da sua História. Um país que deve a sua independência ao facto de viver de mão dada com o Atlântico, que aprendeu a cruzar em todos os sentidos. Tem, pois, um desígnio que é nacional, para onde convergem os resultados de todas as nossas realizações.

A organização em duas classes tem o condão de abraçar o carácter multidisciplinar do que é o “saber do mar e das coisas marítimas”. Artes, Letras e Ciências é o trinómio mágico que tudo envolve – como foi dito; e a História Marítima – não como instrumento de saudoso revivalismo ou curiosidade diletante pelo pitoresco – mas porque a História é a ciência pura do Homem; aquela onde melhor o compreendemos nas múltiplas circunstâncias do tempo e do espaço. Ao caso, nesta relação complexa do Homem com o Mar. Porque continua a ser disso que tratamos: de homens e de mar; com mais ou menos meios; mais simples ou mais complexos. Continua a ser esse o nosso desígnio patriótico, enquanto confrades, pares de um conhecimento que queremos desenvolver e divulgar, trabalhando, debatendo e dialogando, como no velho Jardim de *Akademus*.



## SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÊMICO E DAS COMEMORAÇÕES DO QUINQUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA

Palavras proferidas pelo Ministro da Defesa Nacional,  
Doutor João Gomes Cravinho, em 10 de Dezembro

Quando a Academia de Marinha foi criada há cinquenta anos, por militares e por civis, teve por objetivo consolidar e galvanizar o estudo da relação de Portugal com o mar. Creio que é justo dizer que ao longo destas cinco décadas a Academia muito contribuiu para promover uma cultura marítima ampla e verdadeiramente nacional que, não fosse limitada a perspectivas apenas militares ou civis.

E não falta neste âmbito assuntos para estudar, para refletir, para debater. Portugal é um país profundamente moldado pela sua relação com o mar, nos mais diversos aspetos da sua existência. A atenção da Academia de Marinha à História, à dimensão Militar e de Defesa, mas também às Artes, Letras e Ciências é, por isso, particularmente de louvar. Hoje fala-se da necessidade de quebrar barreiras entre arte e ciência, entre civis e militares, e eu gostaria de sublinhar o meu reconhecimento pelo facto de a Academia de Marinha ter sido uma pioneira nesse esforço.

Quero, pois, felicitar a atual direção, na figura do seu Presidente, o Almirante Vidal Abreu, e através dela, todas as anteriores direções, pelo trabalho de grande mérito na promoção e divulgação do estudo de todo o tipo de atividades navais e a sua relação com questões mais amplas da vida nacional e global.

A Academia de Marinha olha para o nosso importante passado marítimo, mas também discute o presente e o futuro. E era sobre isso que gostaria de dedicar umas breves palavras, referindo algumas iniciativas que creio corresponderem aos interesses profundos do nosso país nas questões do mar.

Recentemente reunimos em Lisboa um conjunto de especialistas e parceiros da orla do Atlântico, no primeiro seminário do Centro para a Defesa do Atlântico. Trata-se de um desígnio do governo português, desenvolvido desde a primeira hora com o governo regional dos Açores, que pretende contribuir para reforçar a posição de Portugal como impulsor de diálogo e de cooperação entre os países atlânticos, tendo como objetivo último manter este nosso oceano como um espaço de paz e bem-estar. É o momento de repensarmos o Atlântico, que tem vindo a ganhar uma nova centralidade geoestratégica, e em nosso entender isso significa olhar para as dinâmicas de Norte a Sul e de Leste a oeste, algo que Portugal tem vocação única para conseguir fazer.

Estamos também em fase de conclusão da candidatura do *Maritime GEOMETOC* a centro de excelência NATO e esperamos que durante 2020 possamos ter esse reconhecimento

do trabalho de enorme qualidade e prestígio desenvolvido pelo Instituto Hidrográfico, que agora colocamos ao serviço da Aliança Atlântica.

E também em 2020, teremos em Lisboa a Conferência das Nações Unidas para os Oceanos. As matérias ambientais, as matérias da gestão equilibrada dos recursos marinhos, mas também da segurança marítima, de forma mais alargada, ou da ampliação do nosso conhecimento sobre o mar, continuarão a merecer a nossa atenção, exigindo soluções multidisciplinares. Como tal, aqui fica o desafio para que a Academia de Marinha possa dar o seu contributo no decurso deste importante evento que teremos a honra de coorganizar juntamente com o Quénia.

A partir de janeiro, assinalamos também a viagem de circum-navegação de Fernão de Magalhães e Juan Sebastián Elcano, com diversas atividades, incluindo a viagem da Sagres pelos caminhos abertos pelos dois navegadores. Também a Academia de Marinha se associa a esta iniciativa através de uma Exposição de Artes Plásticas na Academia de Marinha e de um Simpósio de História do Oriente.

Quero, por último, referir a Presidência Portuguesa da União Europeia, no primeiro semestre de 2021. A segurança marítima da União está entre os temas que, na Defesa, temos promovido como prioridade – e continuará a estar. Uma União Europeia mais atenta e envolvida na segurança marítima dos seus mares é uma União Europeia mais investida na segurança marítima de países como Portugal.

É, pois, neste quadro que a Defesa Nacional continua profundamente investida na cooperação com parceiros tradicionais e parceiros novos. É neste quadro que as relações entre Forças Armadas, nomeadamente das Marinhas, são muitíssimo relevantes para densificar os relacionamentos já existentes, para tornar mais relevante a nossa ação enquanto País profundamente ligado ao Mar.

Que a Academia de Marinha continue por muitos e bons anos a tornar essas relações mais frutíferas, criando pontes entre estruturas militares e civis, nacionais e internacionais, que em muito contribuem para o bom de Portugal.

Parabéns à Academia de Marinha!

## SESSÃO SOLENE DE ENCERRAMENTO DO ANO ACADÊMICO E DAS COMEMORAÇÕES DO QUINQUAGÉSIMO ANIVERSÁRIO DA ACADEMIA DE MARINHA

Palavras proferidas por Sua Excelência o Presidente da República e  
Presidente de Honra da Academia de Marinha,  
Professor Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, em 10 de Dezembro

Sr. Ministro da Defesa Nacional,  
Sr. Ministro do Mar,  
Sr. Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,  
Sr. Presidente da Academia de Marinha,  
Sr. Conselheiro de Estado, Professor Adriano Moreira,  
Sr. Chanceler das Antigas Ordens Militares, Dr. Jaime Gama,  
Senhores membros do Conselho Académico,  
Senhores e Senhoras Presidentes de Academias e de mais instituições congêneres,  
Senhores antigos Chefes de Estado Maior da Armada e presidentes da Academia,  
Senhores Almirantes, Senhores membros da Academia de Marinha e distintos convidados,  
Jovens cadetes,  
Excelências,

A menos dois anos de distância da sessão que o Presidente da República assumiu a simbólica presidência de honra desta Academia, pôde recordar e desenvolver, perante vossas excelências, a estratégia portuguesa para o mar, componente decisiva da nossa política externa e de defesa nacional, mas também prioridade que atravessa toda a nossa afirmação política interna.

A razão que aqui hoje nos congrega é outra, sendo substancialmente a mesma, evocar, louvar, agradecer e mais ainda, agradecer a Academia de Marinha pelo seu meio século de História.

Evocar que as pátrias se não fazem sem memória.

Louvar que as obras meritórias devem ser sempre encarecidas e apresentadas como exemplos de conduta pessoal e institucional.

Agradecer que o reconhecimento das comunidades, àqueles que as servem, é o justo tributo a prestar aos que melhor assumem os valores e princípios de ação que lhe dão vida.

Agradecer, que o louvor e gratidão devem poder exprimir-se por um sinal distintivo de apreço público e desejavelmente duradouro.

Excelências,

Tudo quanto fica enunciado contempla sem favores nem condescendências o vívido e o feito por esta Academia que soube atravessar regimes políticos, económicos e sociais

bem diversos para não dizer antinômicos. Soube compaginar essa sua virtualidade na ordem interna com a vivência de mundos tão diferentes quanto o bipolar, o monopolar quase incondicionado, o monopolar condicionado, a transição para o multipolar de variados graus com tropismos para o ainda monopolar reminescente e o bipolar em esboço.

Soube nessa complexa e rica simbiose acompanhar o fim do Império, a revolução, o alvor democrático sob tutela revolucionária, a institucionalização, reformulação, a estabilização, e a recente e indefinida equação democrática. Aliás, com traços embora ténues, afim de processos vizinhos ou próximos.

Soube conjugar trilhos com alianças e pertenças essenciais do mundo falante do português, à Europa, à Aliança Atlântica, a outras inserções ou projeções de matizada natureza da parceria Euro-africana e ao universo Latino-americano, ao contorno mediterrânico, ao oriente próximo, médio e extremo.

Soube congregar o melhor que havia no nosso pensamento sobre o mar, os Oceanos, a Marinha, as Forças Armadas, Portugal, com contributos vindos de fora da Academia e de fora de Portugal.

Soube teorizar, sem nunca esquecer a história nem nunca menosprezar a prática, a ação, o repodo da realidade. Soube publicar e levar mais longe a outros círculos cada vez mais vastos, o seu saber, o seu conhecimento, o seu labor incessante.

Soube ganhar personalidade própria e respeito por parte das demais academias suas seniores, dentro e fora das nossas fronteiras físicas ou espirituais.

Soube mesmo, levar desse cruzamento as experiências de dupla, ou aqui e ali, de múltipla afiliação, fazendo circular ideias, factos e a sua interpretação num clima de fraternal prossecução de causas comuns.

Soube numa palavra institucionalizar-se, coisa bem rara numa Pátria antiga e sábia, mas avessa a institucionalizações.

Soube desse modo honrar a nossa Marinha e nessa exata medida honrar Portugal.

Que mais se poderia sonhar como fruto de meio século de vida, meio século de serviço a todos nós.

Portugal evoca, louva e agracia com o título de Membro Honorário da Ordem Militar de Sant'Iago da Espada, assim homenageando a excelência ao serviço da nossa vocação nacional, não exaurida, nem exaurível, pelo correr da História.

A convergência entre culturas, civilizações e continentes sempre através dos oceanos, sempre através do mar, os mesmos oceanos, o mesmo mar que nos fizeram e nos fazem grandes hoje, com um Secretário-Geral das Nações Unidas português, a determinante conferência mundial sobre os oceanos em Portugal no próximo ano e o Oceano que nos rodeia a falar português no Atlântico Norte e esmagadoramente no Atlântico Sul.

Os oceanos a dizerem-nos que só deixamos de ser grandes quando deixamos de acreditar em nós próprios, seduzidos pelo pessimismo fatalista que nos assalta em cada viragem do século.

Não é esse o caso desta academia, aqui a excelência que bem merece ser galardoada anda a par do acreditar em Portugal, mal seria, aliás, se os herdeiros dos descobridores do mundo global, há quinhentos anos, não fossem hoje os corajosos criadores do mundo global, do presente e do futuro, e são-no.

Uma razão mais para Portugal vos evocar, vos louvar, vos agradecer, vos agraciar, pela mão do Presidente da República, em nome de todos os Portugueses.





