ACADEMIA DE MARINHA

MEMÓRIAS

LISBOA — 1989

MEMÓRIAS

Depósito Legal n.º 87017/95

MEMÓRIAS

VOLUME XVIII

LISBOA — 1989

SUMÁRIO

VALDEZ DOS SANTOS	Um Desconhecido Tratado de Marinharia do Séc. XVIII
SERRA BRANDÃO	A Equidade na Delimitação dos Espaços Marítimos
JOHN DE COURCY-IRELAND	Marinheiros Irlandeses e de ascendência Irlandesa na Marinha Portuguesa
SILVA HORTA	Poluição Marítima
CARLOS LOURENÇO	A Floresta Portuguesa e os Descobrimentos Marítimos
ANTÓNIO CARDOSO	Os Descobrimentos Marítimos — As Plantas e os Animais
JOSÉ TUDELA	A Fragata D. Fernando e os Descobrimentos Portuguesas
FERREIRA DE ALMEIDA	A Marinha no Desenvolvimento do Ultramar e na Divulgação da Língua Portuguesa
MASCARENHAS BARRETO	A Identidade Portuguesa de Cristóvão Colombo
ALEXANDRE DA FONSECA	Os Estaleiros da Ribeira das Naus

UM DESCONHECIDO TRATADO DE MARINHARIA DO SÉCULO XVIII

Comunicação apresentada pelo Coronel Nuno Valdez dos Santos à Academia de Marinha em 25 de Janeiro de 1989.

Há mais de um quarto de século referenciei, acidentalmente, na Colecção Pombalina da Biblioteca Nacional, o códice n.º 118, cujo título — DIETA NAUTICA E MILITAR — fazia pressupor que se relacionava com a temática marítima.

No entanto nunca encontrei — ou não me lembro de ter encontrado — nas obras dos nossos melhores historiadores navais portugueses, como Celestino Soares, Costa Quintella, Almeida d'Eça, Lopes Mendonça, Quirino da Fonseca, Fontoura da Costa, Humberto Leitão, Marques Esparteiro e Teixeira da Mota a menor referência ou alusão à «Dieta Nautica e Militar» o que, talvez tivesse provocado, da minha parte, um certo desinterese pela consulta deste manuscrito.

Porém, há cerca de um ano, para a elaboração de um trabalho em curso (1), tornou-se necessário consultar diversos documentos dos princípios do Séc. XVIII e, assim, deparou-se-nos a «Dieta Nautica e Militar», um volumoso códice, in folio, encadernado a pergaminho com a capa «partida», em especial na lombada, embora todas as folhas do texto, num

(1) «Apontamentos para a História da Marinha na Época da Restauração».

total de 535 (²), estejam em bom estado de conservação, mostrando que foram pouco manuseadas. Aliás, na própria Biblioteca Nacional, não há qualquer registo que indique que esta obra tivesse sido alguma vez consultada (³).

O título, que é muito extenso, revela bem o conteúdo do seu texto:

> DIETA NAUTICA E MILITAR NO EXERCICIO DE MAR, PARA SE MANOBRAR HUM NAVIO DE GUERRA EM TODA A OPERAÇÃO DE O REGER COMO MARINHEIRO, PILOTO, ARTILHEIRO E SOLDADO, E POLITICA MILITAR COM OS AVIZOS NECESSARIOS PARA COMANDAR HUA ARMADA, COMBOYAR FROTAS; FAZER CORSO, E ORDEM DE BATALHA COM VOZES E FRAZES PROPRIAS DO MESMO EXERCISSIO, POR MODO BREVE E RECOPILADO DO QUE SE PRATICA QUASI SEM DIFERENÇA EM TODAS AS NASÇÕES.
>
> 1 7 2 0

Trata-se, pois, de um autêntico tratado de marinharia do primeiro quartel do Séc. XVIII, ainda em redacção provisória, de autor anónimo, escrito em letra e estilo da época, sem gravuras, por vezes de leitura muito difícil devido a uma caligrafia pouco legível e a uma tinta que, em muitas passagens, está quase imperceptível.

Como é normal o primeiro contacto com esta obra foi o da leitura do índice a fim de avaliar a estrutura da sua composição e distribuição temática, além de procurar ter uma ideia, o mais completa possível, do seu conteúdo.

Foram necessárias longas horas, muito mais de duas dezenas, para se ler e transcrever todo o índice mas, concluída esta tarefa verifiquei, desde logo, que estava na presença de uma obra de um interesse enorme,

---

(²) A paginação deste códice é relativamente recente e foi feita mecanicamente. Das 535 folhas há 60 que estão em branco e 22 só escritas na primeira face. No total das folhas estão incluídas algumas minutas em que o autor se baseou para a elaboração da obra e, ainda, anotações que, certamente, pretendia incluir numa redacção definitiva.

(³) Por especial informação da Ex.ma Sr.ª Dr.ª Maria Emília Lavoura, funcionária superior da Biblioteca Nacional, não existe, naquela Biblioteca, qualquer registo deste códice ter sido alguma vez consultado.

se não mesmo extraordinário, para o estudo do meio naval português dos primórdios do Séc. XVIII.

Face a tão importante tratado de marinharia que nos leva, directamente, ao viver do dia a dia de um navio da marinha de guerra portuguesa de há quase trezentos anos, surgiu a natural pergunta sobre quem teria sido o seu autor.

De imediato pensei no nome do General dos Galeões de Alto Bordo do Estado da Índia, António de Figueiredo e Utra, que viveu entre 1678 e 1751, tendo sido considerado como um dos mais audaciosos e distintos oficiais da marinha de guerra da época. Mas, uma leitura atenta a um bem documentado livro (4) do Comandante Marques Esparteiro sobre aquele oficial setecentista fez-me pôr de parte semelhante ideia.

Figueiredo e Utra fora, na verdade, um grande marinheiro e um valoroso combatente, mas não fora dotado para as letras.

Admiti, então, uma nova hipótese para a autoria da «Dieta Naval e Militar», atribuindo-a a António do Couto de Castelo Branco, distinto oficial de marinha que, em 1697, foi o capitão da nau «Nossa Senhora do Bom Sucesso» para depois, após ter sido promovido a capitão-de-mar-e-guerra e ao fim de vinte e quatro anos de vida do mar, passar ao serviço do exército chegando, em 1738, ao posto de sargento-mor-de-batalha, equivalente ao de marechal-de-campo (5), ou seja, oficial-general.

Este oficial, que segundo os seus biógrafos (6), «distinguiu-se em todas as acções e batalhas em que entrou», foi autor de algumas obras

---

(4) Editado pelo Centro de Estudos de Marinha em 1975, com o título «O General dos Galeões do Estado da Índia António de Figueiredo e Utra (1678-1751)».

(5) Segundo as Ordenanças Militares e Novas Ordenanças Militares, instituídas, respectivamente, pelos Alvarás de 15 de Novembro de 1707 e 20 de Fevereiro de 1708, os postos de oficial general eram três: «Capitão General, Mestre de Campo e Sargento Mór de Batalha».

Nas reformas do Conde de Lippe, 1763, os oficiais generais eram agrupados nas seguintes categorias:

Marechal General, equivalente ao antigo Capitão General.

Marechal, designação dada aos oficiais generais que recebiam patente de Governador de Armas.

Tenente General, equivalente ao antigo posto de Mestre de Campo General.

Marechal de Campo, correspondente ao antigo Sargento Mór de Batalha.

Para um melhor esclarecimento consulte-se: «Nota Sobre os Postos do Exército Português», de Gastão de Mello de Matos.

(6) Veja-se: «Portugal, Dicionário Histórico», 2.° vol., p. 879.

de cariz militar destacando-se as «Memorias Militares, pertencentes ao serviço da guerra assim terrestre como marítima (7)...», publicadas em 1719. Mas, além das suas obras que viram a luz da imprensa tinha escrito algumas mais «... que não chegaram a imprimir-se» e, ainda, «vários manuscritos» (8).

Dar-se-ia o caso de a «Dieta Nautica e Militar» ter sido uma das obras de António do Couto Castelo Branco que não fora publicada ou, então, um dos seus manuscritos?

Para responder a esta pergunta fiz uma cuidadosa leitura das «Memórias Militares», muito em especial em tudo o que dizia respeito, ou que se relacionava, com a marinha. Seguidamente procedi a um estudo comparativo de toda a obra, na sua doutrina e estrutura, com a «Dieta Nautica e Militar».

Com facilidade concluí que era pouco provável que as duas obras tivessem sido escritas pela mesma pessoa. Seria difícil que o autor que publicara as «Memórias Militares» viesse a escrever, quando já estava desmotivado da vida do mar, uma obra como a «Dieta Nautica e Militar», tão diferente em disposição e desenvolvimento técnico (9), embora em alguns aspectos da componente marítima se assemelhe.

---

(7) O nome completo desta obra é o seguinte: «Memorias Militares Pertencentes ao Serviço da Guerra assim terrestre, como maritima; em que sucintamente se contem as obrigações dos Officiaes de Infantaria, Cavallaria, Artelharia, Enginheiros, e Mar. Insignias, que lhe tocam trazer. A forma de Campar e conservar o Campo. O modo de expugnar e deffender as Praças e a disposiçam das batalhas terrestres, e Navaes. A notícia de todas as Praças, Fortalezas, Fortes, e Redutos do Reyno de Portugal, e suas conquistas. As de Castella, que fazem frente às de Portugal, e todas com os vaos dos Rios, e as da Coroa de França. As bandeiras de que uzam no Mar todas as Naçoens; e as insignias dos Navios dos Cabos. Os nomes das Embarcações que tem havido em todas as Naçoens do Mundo, e nomes da mariaçam e dos ventos. E de lugares donde El Rey tem fabricas de Navios. Tudo observaçoens e apontamentos de...»

(8) Consulte-se: «Biblioteca Lusitana», de Barbosa Machado, 1. vol., p. 254, e «Dicionário Bibliographico Portuguez», de Inocêncio da Silva, Tomo 1.°, p. 118.

(9) Salienta-se que António do Couto Castelo não pretendia publicar as suas Memórias Militares. Estas foram encontradas por um seu subalterno, o Capitão de Granadeiros Antonio Novaes Ferram, no espólio de António do Couto quando este, em 1707, ficou prisioneiro na Batalha de Almança. Foi Novaes Ferram que, com a devida autorização do autor, as mandou publicar, tendo sido impressa em Amesterdão em 1719.

Um dos mais ilustres engenheiros portugueses, Manuel d'Azevedo Fortes (1660-1749), que foi Sargento Mór de Batalha e Engenheiro-mór do Reino, num

Atribuir a António do Couto Castelo Branco a autoria da «Dieta Nautica e Militar» era, assim, uma hipótese que, também, devia ser posta de parte.

Como nenhum autor escreve uma obra sem deixar um pequeno rasto da sua personalidade, enveredei pela solução de fazer uma leitura muito atenta e cuidadosa da «Dieta Nautica e Militar», tarefa morosa dada a dificuldade da letra e o descoloramento da tinta utilizada que, nalgumas folhas, é quase imperceptível. Por vezes para se ler e transcrever uma única folha eram necessárias mais de cinco horas.

As primeiras páginas da «Dieta Nautica e Militar» contém duas dedicatórias, uma ao «Serenissimo Infante de Portugal o Sr. D. Francisco» outra a «Sua Mag. Rei de Portugal D. João V, Monarcha & Snr.».

Esta dualidade de dedicatórias — não estando nenhuma delas assinada — fazia, desde logo, pressupor que o manuscrito não tinha uma redacção definitiva (10), pois o seu autor ainda hesitava a quem dedicá-lo: se ao Infante ou se ao Rei — dois irmãos, duas personalidades tão diferentes...

D. Francisco, Infante de Portugal, terceiro filho de D. Pedro II e de sua segunda mulher a Rainha D. Maria Sofia de Neuburg, no dizer dos historiadores (11), tornou-se «tristemente célebre pela perversividade da sua índole. Ainda muito novo, consistia um dos seus mais dilectos divertimentos, para mostrar a sua perícia em atirar ao alvo, fazer fogo sobre os pobres marujos, que no serviço de bordo se empoleiravam nos mastros dos navios surtos no Tejo, e que o saudavam quando o viam passar pelo rio». Os seus amigos só lhe referiam os seus «grandes conhecimentos de nautica, theoricos e praticos», enquanto que os seus inimigos lhe apontavam, unicamente ,a «crueldade e ambição» (12).

D. João V, o Rei Magnânimo, tinha muitos defeitos mas, também, muitas qualidades. Uma delas era o «constante desvelo em favorecer os

---

dos muitos livros que publicou «Evidencia apologetica e critica sobre o primeiro e segundo tomo das Memórias Militares» refere que estas «são tão cheias d'erros e incoherencias, que a sua composição e publicação deveram ser olhadas não só como inúteis, mas até como prejudiciais ao bem comum.»

(10) Como se deduz, também, das inúmeras abreviaturas, das muitas razuras e emendas e bastantes anotações à margem das folhas, fora ainda o facto de haver capítulos quase inteiramente riscados.

(11) Consulte-se: «Port., Dic. Histórico», 3.° vol., p. 571.

(12) Idem.

autores pobres, habilitando-os a publicar os seus escriptos, que sem a protecção do monarcha, ficariam por imprimir» (13).

O autor da «Dieta Nautica e Militar» certamente que vacilou entre a protecção de um príncipe — de quem possivelmente fora subordinado (14) — ou o apoio de um rei perdulário. Mas as palavras que empregou nas duas dedicatórias contribuíram, um pouco, para se definir a sua identidade.

Com efeito nestas dedicatórias o autor deixou transparecer um pouco da sua vida ao escrever que:

> «tomey a liberdade de fazer lembrança do q tenho visto praticar no exercicio do mar pois que tive a honra de entrar no Serviço de V. Mag.e havendo largado os estudos de Coimbra ou fosse por natural inclinação oriunda da nasção Inglesa ou por intuição herdada de meus mayores como meu tio Manoel de Sousa (*) que no posto de Capp^m ... ou fosse por exemplo do meu Avo que teve o mesmo exercicio ...»

No «Prologo ao Leitor» de novo o autor levanta um pouco mais a cortina que encobria o seu anonimato a indicar «copiarey pois de memoria o q. vi praticar em 16 campanhas do Mar alem de varias em terra no concurso de out. Estrangeiros (**) o que me tem levado o tempo de 26 anos ha q sirvo ...» (15).

Lidas as duas dedicatórias e o «Prólogo ao Leitor» seguiu-se o moroso trabalho da leitura do extenso «Proemio», dezenas de páginas preenchidas por um texto enfatuado, cheio de alusões e comparações com personagens e dramas da antiguidade clássica — nem sempre os mais felizes e adequados exemplos — e muitas frases de difícil leitura e interpretação.

---

(13) Idem, p. 1038.

(14) Segundo se depreende da seguinte afirmação do autor a fls. 8 v. da «Dieta Naut. e Mil.», «...as repetidas lições q tenho de que vi praticar ao Serenissimo Infante e Sr. D. Franc.°.».

(*) Este Manuel de Sousa talvez tivesse sido, em 1644, o contra-mestre do galeão «São Pantaleão», quando este navio fez parte da Armada de António Teles de Meneses.

(**) A fls. 178 da «Dieta Naut. e Mil.» o autor indica que andou embarcado «com o coronel Moncieu Bersel, que veyo de Holanda a servir esta Coroa...».

(15) A fls. 6 da «Dieta Naut. e Mil.».

Do «Proémio» pouco se aproveitou para desvendar a personalidade do seu autor mas, do seu conteúdo, retiraram-se ilações de um interesse enorme, não de ensinamentos técnicos, que são poucos, mas sim pelo retrato moral que faz dos oficiais de marinha, em especial dos de guerra «visto que — no dizer do autor — pª mandar o N. convem saber lhe as vozes mas não sera menos util regular as acções de q.m as hade proferir» (16).

É, todo o «Proémio», um autêntico código de honra do oficial de marinha pois, conforme é bem frizado «hum official do mar não só deve ser a pessoa de mayor confiança, mas a mais habalizada em prendas» (17) e, estas «prendas ou qualidades» seriam em número de trinta e três (18): «catholico, caricativo, obediente, desentereçado, atento e afabil, reciozo do serviço», etc., etc. pois «... em instancia hum official do mar he um representante publico do seu prestimo» (19).

Continuando à procura da identidade do autor da «Dieta Nautica e Militar», letra a letra, linha após linha, folha atrás de folha, consegui ler grande parte da obra, o que permitiu esboçar a figura velada do seu autor. Este seria da família dos «Sousas», teria tido ascendência inglesa e abandonara os seus estudos em Coimbra para ir servir o Rei D. Pedro II na Guerra da Sucessão de Espanha, mantendo-se sempre ao seu serviço. Durante os 26 anos em que esteve nas fileiras — pelo que, em 1720, devia ter os seus quarenta e cinco anos de idade — fizera 16 campanhas no mar e várias em terra, tendo tido o cuidado de anotar tudo o que vira ao longo da sua carreira.

De posse destes elementos procurei em apontamentos pessoais e nalgumas obras da nossa história naval (20), os oficiais que serviram na marinha durante a primeira metade do Séc. XVIII com o apelido de «Sousa»

---

(16) Idem, fls. 9.

(17) Idem, fls. 19.

(18) Idem, de fls. 12 a 18 v, onde são numeradas e definidas estas «prendas» ou qualidades, sobre as quais o autor afirma: «Suposto a mayor p.e destas prendas sejão proprias de Rey não lhe sera alheio da razão exercitallas qm lhe representa a Pessoa...».

(19) A fls. 19 da «Dieta. Nautica e Mil.».

(20) Das quais se salientam as do Comandante A. Marques Esparteiro, em especial «Três Séculos no Mar».

e que tivessem tido funções de comando. Encontrei, então, os seguintes nomes:

— Capitão-de-mar-e-guerra Aires de Sousa e Castro ([21]);

— Capitão de Infantaria António de Sousa da Silva;

— Coronel do Regimento da Armada Pedro de Sousa Castelo Branco;

— Coronel do Mar Bernardino Freire de Andrade e Sousa;

— Capitão do Terço da Armada Jorge de Sousa Meneses ([22]).

Destes oficiais só o Coronel do Regimento da Armada ([23]) Pedro de Sousa Castelo Branco, passou à história como autor de obras literárias ([24]) referindo Diogo Barbosa Machado na sua «Bibliografia Lusitana» ([25]) interessantes dados biográficos a seu respeito mas que, pela sua grande extensão só é possível transcrever o seguinte:

> PEDRO de SOUSA de CASTELO-BRANCO. Senhor do Conselho de Guardão, Comendador da Comenda de Santo André

([21]) Foi comandante da nau da carreira da Índia «S. Pedro Gonçalves« em 1701, na viagem de regresso ao Reino. Possivelmente era parente de Ayres de Sousa e Castro, capitão de cavalos couraçados e mestre de campo do Terço de Serpa.

([22]) Comandou o galeão «São Salvador do Mundo» em 1702.

([23]) Esta unidade provinha do Terço da Armada, constituído em 1641. Em 1668 foi designado por Regimento do Príncipe, voltando, em 1682, à antiga designação, mas, pelo decreto de 24 de Novembro de 1707, foi designado por Regimento da Armada. Consulte-se, para um melhor esclarecimento, «Unidades de Infantaria, sua evolução desde 1640», pelo T. Cor. Balula Cid, in «Rev. Infantaria, ano de 1956, e «Noticia do Terço da Armada Real» de Gastão de Mello de Matos.

([24]) Segundo Inocêncio da Silva, in: «Dic. Bibliográphico Portuguez», T. VI, p. 449, «Pero de Sousa Castelo Branco era o autor de uma obra intitulada «Rellação do sucesso que teve a armada de Veneza unida (sic) com as esquadras auxiliares de Portugal, e outros principes católicos, na costa de Merea contra o poder Ottomano,...» assinada com o pseudónimo de D. Onofre Chirino, clérigo regular.

Sucede, porém, que D. António de Caetano e Sousa, na «Hist. Geneológica da Casa Real Portuguesa, T. VIII, p. 125, escreveu o seguinte: «Desta Campanha fez huma Relação em muito bom estylo o Padre D. Inofre Chirino; Clerigo Regular, que em Lisboa tem sido meu Mestre de Theologia, e sabe a lingoa Portugueza e nella escreveo, e imprimio em Messina, sua Patria, ao mesmo tempo que nella esteve a nossa Armada.»

([25]) A p. 609 do T. III da ed. de 1933. A 1.ª ed. é de 1752.

ler das Tres Ordens Militares, ea D. Isabel Soares de Albergaria Senhora do morgado, e Padroado de N. Senhora do Alecrim, filha herdeira de Francisco Soares de Albergaria, e de D. Antonia da Fonseca. Frequentou a Universidade de Coimbra, cuja estudiosa aplicação deixou por morte de seu irmão mais velho assentando praça de Soldado no Regimento da Armada em o anno de 1693. Sendo Capitão Tenente das Fragatas da Armada Real passou a Capitão de mar e guerra, em cujo posto se achou no levantamento do sitio que os Franceses tinhão posto à Praça de Gibraltar. No ano de 1711 foy nomeado Coronel do primeiro Regimento da Marinha e no anno de 1716 e 1717 navegou aos mares do levante por Xefe de Esquadra, que o Serenissimo Rey de Portugal D. João V expedio por instancias de Clemente XI para libertar aos Venezianos da oppressão ottomana, e em ambas estas ocasiõens mostrou animo intrepido, e prudente disciplina.

Entre o tumulto das armas sempre conservou commercio com as letras sendo summamente estudioso de Historia, e Genealogia em que fez grandes progressos a sua aplicação. Por ser muito sciente na lingoa Francesa traduzio do Abade de Vallemont na materna com grandes additamentos, principalmente no que pertence à Historia de Portugal.»

Todos os dados biográficos indicados por Barbosa Machado para Pedro de Sousa Castelo Branco enquadravam-se, perfeitamente, na figura que surgira das primeiras páginas da «Dieta Nautica e Militar», como o possível autor desta obra. No entanto, diga-se em abono da verdade, que o seu autor por duas vezes se declarou oriundo «da nasção Inglesa mª ascendencia», mas não consegui encontrar, na família de Pedro de Sousa Castelo Branco (26) qualquer vestígio de sangue inglês.

(26) Nos estudos que se fizeram sobre indivíduos dos finais do Séc. XVII, de apelido «Sousa» e que teriam tido ascendência inglesa, só se relacionou o nome de D. Luís António de Sousa, filho natural do 3.° Marquês das Minas, D. João de Sousa e de D. Maria Teresa Coloen, filha de pais ingleses. Porém, D. Luís A.

Esta lacuna impunha que se fizessem todas as possíveis pesquisas para se obterem provas irrefutáveis da identidade de quem a teria escrito mas, para isso, seriam necessários grandes trabalhos de investigação nos arquivos da Torre do Tombo ([27]) ou no Arquivo Geral da Marinha ([28]) ou, ainda nos Arquivos da Universidade de Coimbra ou quaisquer outros ([29]), na busca de algum documento que pudesse provar a nossa hipótese. Porém a falta de tempo não permitiu essa pesquisa de que, certamente, resultaria a resposta desejada, mas que poderia ser muito morosa de se obter.

Estudando a obra de Pedro de Sousa Castelo Branco li, com a máxima atenção, a sua tradução do livro «Elementos de Historia», do Abade de Vallemont, principalmente uma espécie de introdução que intitulou «A quem Lêr», além dos vários esclarecimentos que escreveu sob o título «Algumas noticias de Portugal» ([30]). Verifiquei, então — e muito em especial na aludida introdução —, que havia um certo paralelismo de escrita, de estilo, de formação de frases e até modo de expor, com as páginas introdutórias da «Dieta Nautica e Militar».

Ficou, assim, mais radicada a convicção que seria de atribuir a autoria do manuscrito em questão — mesmo sem se ter encontrado qualquer prova documental — ao Coronel do Mar Pedro de Sousa Castelo Branco que, no dizer dos seus contemporâneos ([31]) «se fez não só perito no ser-

---

de Sousa não teve qualquer relação com a vida do mar, militando sempre como oficial de cavalaria, tendo atingido o posto de General de Batalha. Nasceu em 1671 e faleceu depois de 1735, sem ter deixado qualquer obra literária.

([27]) Na Torre do Tombo, numa rápida pesquisa, referenciaram-se alguns documentos sobre Pedro de Sousa Castelo Branco, que não foi possível estudar, em: «Santo Ofício, Maço 18 n.° 380; Chancelaria de D. Pedro II, Livros 3.°, fls 60; 12.°, fls. 95; 15.°, fls. 183; 37.°, fls. 211; Habilitações da Ordem de Christo, Letra P., Maço 11, n.° 194; Chanc. da Ordem de Christo, Antiga, Livros 52.°, fls. 361, 475, 476; 98.ª, fls. 48 v., 119 v.; 219; 116.°, fls. 287; 135.°, fls. 209; 157.ª fls. 237.

(28) Quer nos Processos Individuais, quer nos Livros Mestres, não foi encontrada qualquer referência sobre Pedro de Sousa Castelo Branco.

([29]) Quando da retirada da Família Real para o Brasil, em 1807, foram levados muitos arquivos, em especial referentes à marinha, que nunca mais regressaram a Portugal. É muito possível que em arquivos brasileiros se encontrem documentos respeitantes a Pedro de Sousa Castelo Branco.

([30]) Veja-se: «Hist. Genealógica da Casa Real Portuguesa», T. I, p. LXXXVI, n.° 174.

([31]) Respectivamente D. António Caetano de Sousa na ob. ant. cit., T. I, p. LXXXVI, n. 174; e Diogo Barbosa Machado em «Biblioteca Lusitana», . 609, ed. de 1933.

viço de marinha, mas também na pratica e manobra no governo do mar, mostrou grande valor...» além de «entre o tumulto das armas sempre conservou commercio com as letras sendo summamente estudioso da Historia e Genealogia...».

*
* *

Julgando já ter solucionado o problema da autoria da «Dieta Nautica e Militar» resta-me, agora, fazer uma rápida análise a esta obra que o seu autor desejou (32) que fosse para «ficar» mas que, infelizmente, até hoje, se manteve ignorada num dos arquivos da Biblioteca Nacional.

No aspecto cronológico afigura-se-nos que a «Dieta Nautica e Militar» é um dos mais antigos e completos tratados portugueses respeitantes à marinha setecentista e julgamos, até, que a sua doutrina teria sido, mais tarde, regulamentada nos Regimentos que surgiram na década de 1730 e mesmo nalguns diplomas da segunda metade do Séc. XVIII.

Com efeito, debruçando-nos, um pouco, sobre um dos mais importantes Regimentos navais setecentistas, o dos «Capitães de Mar e Guerra», verificamos a influência que teve da «Dieta Nautica e Militar».

A história deste Regimento não é fácil de se fazer. O Comandante Costa e Almeida (33) afirmou que teria sido publicado em Março de 1722 e o General Silva Antunes, que o transcreve parcialmente (34) mas com título um pouco diferente, indicou que é de Janeiro de 1735. No entanto, na Secção de Reservados da Biblioteca Nacional (35), há uma cópia deste

---

(32) A fls. 6 v. de «Dieta Naut. e Mil.».

(33) In: «Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar», p. 572, refere o «Regimento para os Capitães de Mar e Guerra e outros Officiaes das Fragatas de Coroa» como datado de 31 de Março de 1722.

(34) In: «Compilação da Legislação Penal e Militar Portuguesa desde 1446 até 30 de Junho de 1895», com o título «Regimento que haviam de guardar os Capitães de mar e guerra e mais officiaes que embarcarem nas fragatas de Sua Magestade», datado de 19 de Janeiro de 1735.

(35) Códice n. 185 da Colecção Pombalina, com o título «Regimento q'hão de guardar os Cappitaens de Mar e Guerra & mais Oficiaes, que embarcárem nas fragattas de guerra de S. Mag.de», com a data de 24 de Abril de 1736.

O Cmdt. Alexandre da Fonseca, num artigo publicado na Revista da Armada, n.° 174, Março de 1986, p. 21, com o título: «O posto de capitão-de-mar-e-guerra» refere que «o primeiro regimento de capitão-de-mar-e-guerra foi publicado em 31 de Março de 1722, e nele há 43 capítulos que tratam expressamente dos seus deveres e funções», remetendo, em nota n.° (4), para o Códice n.° 235 bis da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.

importante diploma, em letra muito cuidada, possivelmente assinado por Diogo de Mendonça Corte Real, Secretário de Estado de D. João V, com a data de 24 de Abril de 1736, e que, por diversas razões se nos afigura ser o texto oficial do «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra».

Uma leitura, mesmo muito rápida, a todo o texto deste manuscrito mostra que é formado ([36]) por três partes distintas: a primeira respeitante ao «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra e demais Officiaes que embarcarem nas fragatas de guerra»; a segunda por três importantes diplomas de legislação avulsa relacionados com salvas e disciplina a bordo e, por último, a terceira parte, constituída pelo «Regimento do Mar» contemplando, especificamente, as funções ainda mal definidas, ou por definir, de alguns oficiais, como era o caso dos «segundos Capitães de Mar e Guerra» e o dos «Capitães de Infantaria», com exercício de Capitães-Tenentes.

Mau grado o seu inegável interesse, não vamos analisar o «Regimento dos Capitães de Mar e Guerra», pois isso sairia fora do âmbito desta comunicação. Este documento só foi referido por constituir um diploma fundamental da nossa legislação naval e pelo facto de toda a sua doutrina ter sido, em minha opinião, baseada unicamente nas páginas da «Dieta Nautica e Militar», escritas em 1720.

Aliás o mesmo se verifica com os mais importantes diplomas da época respeitantes à marinha, como, por exemplo, as «Instroções para Sargento de Mar e Guerra» ([37]) ou, até, com os próprios compêndios de instrução naval, de carácter particular.

([36]) Veja-se o citado Códice n.° 185 da Col. Pombalina dos Reservados da Biblioteca Nacional.

([37]) In: Reservados da Biblioteca Nacional, Col. Pombalina Cód. n.° 40. Compare-se este códice com o Tratado 14.° das «Memorias Militares de António do Couto Castelo Branco.

Desconhece-se a data em que foi criado o posto de Sargento de Mar e Guerra, já referenciado no século XVII. Com efeito, segundo uma petição de António Ferreira, que se encontra no Arquivo Histórico Ultramarino, Índia, Papeis Avulsos, ano de 1686, este declara que «embarcou na Baía por sargento-de-mar-e-guerra da nau da Índia Santo António das Flores», citação de Alberto Iria in «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII», pág. 207.

Segundo Costa Almeida, ob. cit., p. 587, este posto foi criado pelo Dec. de 10 de Junho de 1763 e extinto, no Brasil, em 11 de Junho de 1808 e em Portugal em 11 de Dezembro de 1813. No entanto, na prática, ainda se manteve por mais alguns anos.

Podem-se citar, a título de curiosidade, alguns exemplos.

Na Biblioteca do Palácio da Ajuda há um interessante documento (38) com o título «Compendio do que pertence e obrigação de hum Capp.m de Mar e Guerra», que parece ter sido escrito por um indivíduo letrado, possivelmente um oficial de marinha.

Segundo tive conhecimento, através de um artigo assinado por Rocha Madahil e publicado no Arquivo Histórico de Marinha (39) com o título «Um desconhecido tratado de arte naval portuguesa do Sec. XVII», há na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra um códice (40) intitulado «Tratado do que deve saber hũ bom Soldado pª ser bom Capitam de Mar e Guerra».

Este manuscrito é uma má cópia, feita por pessoa de pouca cultura — talvez o «bom Soldado» que queria ser «bom Capitam de Mar e Guerra» — do documento existente na Biblioteca do Palácio da Ajuda. Estes dois documentos, juntamente com o «Regimento que o Sr. D. Joam coronel do mar, manda observar aos Cappitães de Mar e Guerra, da esquadra de Sua Magestade, que este prezente anno de 1755 say de guarda-costa: ...» (41) — embora este Regimento seja já da segunda metade do Século XVIII, do ano de 1755 — merecem um estudo profundo do qual, certamente, se concluirá que também se basearam na «Dieta Nautica e Militar».

Assim, esta obra, teria não só influenciado a feitura dos primeiros diplomas legislativos respeitantes à marinha de guerra portuguesa (42)

---

(38) Manuscrito com a cota 46-VIII-26.

(39) Vol. 1.°, ano de 1933, p. 277.

(40) Códice n.° 235 bis.

(41) Exemplar existente na Secção da Livraria dos Paulistas, da Biblioteca do Exército, com a Cota n.° 2739.

(42) Exceptuando a legislação avulsa para casos específicos, o primeiro diploma de carácter geral para aplicação à Marinha foram as «Ordenanças Navais de 1633», substituídas em 18 de Abril de 1674 pelo «Regimento dos Armazéns». No entanto muitos diplomas legislativos destinados ao exército eram tacitamente aplicados à Marinha, como foi o caso do Regimento dos Governadores das Armas, de 1 de Junho de 1678, e as «Ordenanças Militares», instituídas pelo Alvará de 15 de Novembro de 1707, e as «Novas Ordenanças Militares», promulgadas pelo Alvará de 20 de Fevereiro de 1708.

Estas últimas Ordenanças, no seu Art. 151.°, estabeleciam a «Regra e Ordem q. se ha de ter na subordinação e disciplina da gente de guerra» que formavam os preceitos de um Regulamento de Disciplina Militar, aplicado na marinha.

— os quais, através dos tempos, vieram a transformar-se nos actuais regulamentos e estatutos — como também os compêndios de estudos náuticos da época.

Estes factos, a meu ver, valorizam ainda mais a «Dieta Nuatica e Militar» e conferem-lhe o direito de ser devidamente conhecida e estudada.

*
* *

Conforme o autor da «Dieta Nautica e Militar» escreveu (43) parafraseando o grande épico Luís de Camões, «a sciencia militar só no exercissio se aprende» mas, acrescentou que era necessário haver «hũa instrução breve, ainda q. o não pareça, pª manobrar hũ navio em toda a operação nautica...».

Por isso, com vista a «instruir hum official nas manobras de hum N., como marinheiro governallo, levallo a qualquer porto como Pilloto, armallo como Artilheiro e commandallo como soldado» (44) escreveu a sua obra «uzando dos termos proprios e corresp.as necessarias pª a sua pratica ... como se deve andar a Corso, comboyar frotas, e reger qualquer Armada com a sua ordem de batalha ...» (45).

«Por modo breve sem confusão — explica (46) o autor — vay a obra dividida em doze tratados e ainda que todos diferentes são todos proprios pª o exercicio Nautico e pª q. a intelig.ª delles seja comũa se fez index dos capitulos q cada hum contem, onde poderá o Leitor ver o discurso da materia q. se o não sastifizer ficará entendendo q o mais q cada hum sabe não corresponde à decima p.te do q ignora...» (47).

Consultando-se (48) o índice da obra verifica-se que esta é composta por doze «Tratados» dividindo-se cada um em capítulos, que englobam

---

O Alv. de 7 de Maio de 1710 e o Regimento de 19 de Janeiro de 1735, abarcando a disciplina das tropas, e o «Título dos castigos e penas», tiveram aplicação no Exército e Marinha.

Consulte-se o General Silva Antunes, ob. cit., e «A Análise da Evolução do Foro Naval Português» do Comand. Costa Correia in: Anais do Clube Militar Naval, ano de 1973, p. 579.

(43) A fls. 6 v. de «Dieta Naut. e Mil.».

(44) Idem fls. 7.

(45) Idem fls. 7 v.

(46) Ibid.

(47) Ibid.

(48) Veja-se o Anexo, a pág. 21.

todos os conhecimentos de marinharia e toda a ciência náutica do primeiro quartel do Séc. XVIII.

Salienta-se que cada capítulo, por norma, é seguido de algumas «Notas» onde se indicam procedimentos diferentes usados nas marinhas estrangeiras, frisando-se nalguns casos, quais as vantagens ou inconvenientes. Por vezes também são feitas ligeiras críticas à actuação de alguns oficiais de marinha ([49]), que o autor julga menos correcta, indicando como deveriam proceder.

Como se verifica, através dos Anexos, o primeiro Tratado ([50]) refere-se à nomenclatura do navio de vela, que pouco variou ao longo dos séculos e, como o seu autor indicou, é, na verdade, um dicionário de marinharia.

Do segundo ao quinto Tratado é estudado o navio em todos os seus aspectos, desde a quilha até ao tope dos mastros, matéria que, também, não traz grandes novidades.

O sexto Tratado, aliás pequeno, é dividido em quatro capítulos, que descrevem as diversas bandeiras da ordenança naval portuguesa e o seu uso ([51]) e indicam também os pavilhões das principais nações europeias.

O sétimo Tratado, que estuda a «ordem dos NN e seu Armamento», também é pequeno, talvez por estar incompleto. Com efeito, começa com uma bonita letra desenhada, mas, no quarto capítulo, passa para uma letra de simples escrita comum e parece que o texto é interrompido.

O oitavo Tratado, como o título indica — «da Economia dos NN. de guerra portugueses» — refere-se só à nossa marinha de guerra e, ao longo dos seus vinte e dois capítulos são abordados todos os aspectos administrativos dos navios, os quais, praticamente, ainda hoje subsistem.

No Tratado seguinte, o da «Política Militar», escrito com uma caligrafia menos cuidada, desenvolvem-se, ao longo de oitenta e três capítulos, todos os preceitos da Ordenança Naval dos navios de guerra portugueses de então e as obrigações e deveres de cada homem embarcado, desde o

---

([49]) «Não posso deixar de articular aqui hua queixa q tenho contra os meus camaradas...», fls. 269 v. de «Dieta Nautica e Militar».

([50]) Precedendo este Tratado está, em minuta, a súmula de toda a matéria que seria depois desenvolvida.

([51]) No Tratado duodécimo de fls. 475 a 478 e de 489 a 472, volta a ser abordado, com um certo desenvolvimento, este assunto.

«Capp.am de Mar e guerra» — aliás este capítulo está incompleto (52) — até ao mais humilde elemento da «gente de mar» e da «gente de guerra».

O décimo Tratado — o mais extenso de todos, com oitenta e cinco capítulos —, respeita à «Mariação do N.» e tudo o que se relaciona com a sua navegação, apresentando desenvolvidos aspectos da arte de pilotagem e vários exemplos de cálculos náuticos.

Os dois últimos Tratados são, essencialmente, dedicados ao combate naval e a tudo relacionado com a guerra, pois, na opinião do autor, o oficial de marinha deve «... em tudo se saber haver, estimando mais a honra, e crédito da Patria q. mil vidas, se as tivera.» (53).

Por último, o códice termina (54) com cerca de trinta folhas, numa escrita menos cuidada, que o autor intitulou «Acrescentam.to q se porá em cada hum dos Tratados a q pertencer», e que não são mais que vários apontamentos pessoais para incluir no devido lugar quando fizesse uma redacção definitiva da obra.

*
* *

Com a brevidade que nos foi possível, procurámos apresentar um desconhecido tratado de marinharia do Séc. XVIII — a «Dieta Nautica e Militar» —, escrito por um marinheiro para a gente do mar, mas dirigido, principalmente, aos oficiais da marinha de guerra portuguesa de há duzentos e cinquenta anos e, quem sabe, talvez para os de hoje.

Trouxemos para aqui, em ligeiros apontamentos, não só algumas particularidades desse Tratado e a indicação de alguns dos seus ensinamentos, como também indicámos, com uma certa probabilidade de exactidão, que a autoria desta obra deveria pertencer ao Coronel do Mar do Regimento da Armada Pedro de Sousa de Castelo Branco.

Pouco mais me resta dizer sobre este secular tratado de marinharia que, em breves palavras, apresentei.

Os meus modestos conhecimentos de mero curioso não me permitem estudá-lo profundamente como o merece. Por outro lado, o meu tempo

---

(52) Na «Dieta Naut. e Mil», o Cap. VII do Tratado 9.°, respeitante às obrigações do Capitão de Mar e Guerra foram omitidas, estando, em seu lugar, nove folhas em branco.

(53) A fls. 19 v. da «Dieta Naut. e Mil.».

(54) Veja-se a parte final do Anexo.

de desvendar aos homens de hoje a sua mensagem. Isto é, o que foram e o que sabiam, o que teriam sido e o que pensaram, os nossos marinheiros dos primórdios do Séc. XVIII.

Portanto a minha missão quanto à «Dieta Nautica e Militar», possivelmente da autoria do Coronel do Mar Pedro de Sousa Castelo Branco, acabou na sala desta Academia de Marinha ao dar a conhecer aos ilustres Académicos, distintas entidades do nosso meio intelectual, que existe nos arquivos dos Reservados da Biblioteca Nacional um precioso e, ainda hoje, quase desconhecido Tratado de Marinharia.

Esgotadas já as minhas possibilidades, como um simples corredor de estafetas, passo o «testemunho» e, se se dignarem aceitá-lo, peço que o aceitem como expressão do desejo de que se traga à luz do dia uma extraordinária lição do passado, escrita para os oficiais de marinha, em especial da de guerra, que viveram há perto de trezentos anos e, talvez, para os que vivem hoje e, ainda, para os que viverão no futuro.

ANEXO

INDEX DOS CAP.ˢ QUE CONTÉM A OBRA DIVIDIDOS EM DOZE TRATADOS

TRATADO PRIMEIRO DO DICIONÁRIO

Cap. I	Dos verbos náuticos
Cap. II	Dos termos náuticos
Cap. III	Das vozes de ronda
Cap. IV	Das vozes do cabrestante
Cap. V	Das vozes de amarração
Cap. VI	Das vozes dos cabos
Cap. VII	Das vozes do pano
Cap. VIII	Das vozes do leme
Cap. IX	Das vozes das bandeiras
Cap. X	Das vozes do escaler
Cap. XI	Das vozes geraes
Cap. XII	Dos termos do vento
Cap. XIII	Dos termos do mar
Cap. XIV	Das frases geraes
Cap. XV	Das propriedades náuticas

TRATADO 2.º DA COMPOSIÇÃO DO NAVIO

Cap. I	Das partes do navio em geral
Cap. II	Das partes do navio em particular
Cap. III	Das propriedades do leme e suas definições em particular
Cap. IV	Das propriedades da bomba e suas definições
Cap. V	Das propriedades do cabrestante
Cap. VI	Da mastriação e suas definições
Cap. VII	Das vergas
Cap. VIII	Das propriedades dos mastros
Cap. IX	Das propriedades das vergas
Cap. X	Das composições dos mastros e vergas
Cap. XI	Das propriedades da âncora

Cap. XII Da mareação e suas propriedades
Cap. XIII Das partes do escaler e suas propriedades

TRATADO TERCEIRO DA ẼXARCIA OU MASSAME EM GERAL

Cap. I Do massame em geral. Cabos
Cap. II Dos cabos compostos
Cap. III Dos cabos fixos
Cap. IV Dos cabos q. laborão e com soltura
Cap. V Dos cabos dos mastros e com q. se aparelhão
Cap. VI Dos cabos dos mastareos
Cap. VII Dos cabos com q. laborão as vergas
Cap. VIII Dos cabos com q. laborão as vellas
Cap. IX Do poliame e suas propriedades
Cap. X Dos aparelhos com q. se serve o navio
Cap. XI Das obras q. fazem os marinheiros para adorno do navio compostas de cabos

TRATADO QUARTO DO VELAME

Cap. I Do pano principal
Cap. II Do pano meudo
Cap. III Do pano pouco usado
Cap. IV Das propriedade do pano
Cap. V Das propriedades e das composições das vellas

TRATADO 5.º DO APARELHO DO NAVIO E DE COMO SE POEM DE VERGA A ALTO

Cap. I Como se deve alastrar o navio
Cap. II Como se cassão os mastros
Cap. III Como se cassa o mastro grande
Cap. IV Como se enmastrea o mastro do traquete
Cap. V Como se em mastrea o mastro da mezena
Cap. VI Como se em mastrea o gurupez
Cap. VII Como se enramão os mastros
Cap. VIII Como se veste o mastro grande
Cap. IX Como aparelha o mastro do traquete
Cap. X Como se enrama o mastro da mezena
Cap. XI Como se botão os mastareos arriba
Cap. XII Como se enrama o mastareo grande

Cap. XIII Como se enrama o mastareo do joanete grande
Cap. XIV Como aparelha o mastro da mezena
Cap. XV Como aparelhão os paos do botaló
Cap. XVI Como aparelhão todas as vergas
Cap. XVII Como aparelha todo o velame
Cap. XVIII Como aparelhão as bandeiras e pavezes
Cap. XIX Dos faroes

TRATADO SEXTO DAS BANDEIRAS E SUAS DIFERENÇAS

Tratado 6.º das Bandeiras

Cap. I Das bandeiras e suas diferenças
Cap. II Das propriedades das bandeiras
Cap. III Dos cabos com q. aparelhão as bandeiras
Cap. IV Das bandeiras q. praticão todas as nações

TRATADO 7.º DA ORDEM DOS NAVIOS E SEU ARMAMENTO

Cap. I Dos NN de linha e ordem delles
Cap. II Da lotação dos navios
Cap. III Dos officiaes de Marinha
Cap. IV Do fornecimento dos NN

TRATADO OITAVO DA ECONOMIA DOS NN DE GUERRA PORTUGUESES

Cap. I Do quartel da primeira plana
Cap. II Do quartel da gente do mar
Cap. III Do quartel da gente de Artelharia
Cap. IV Do quartel da Infantaria
Cap. V Da Engenharia
Cap. VI Da limpesa e aceio do navio
Cap. VII Do adorno e concerto do navio
Cap. VIII Como deve estar a artelharia no porto, estando o navio surto
Cap. IX Como deve andar a artelharia em viagem
Cap. X Como se deve encartuchar e municiar a gente, com pólvora e balla
Cap. XI Como se deve municiar a gente com víveres e socorrer com...?
Cap. XII Como se dá a ração do vinho
Cap. XIII Do estilo de dar água

Cap. XIV Do estilo de dar ração a gente no castello e escotilha
Cap. XV Dos quartos de vigia e repartição da guarda
Cap. XVI Da ordem de assistir ao governo do leme
Cap. XVII Como se trazem as lanchas e escalenes a bordo
Cap. XVIII Das luzes, como se alumia o navio
Cap. XIX Como se enfeita o navio
Cap. XX Do estilo da mesa de ElREY sobre os seus navios
Cap. XXI Como se há de lecenciar a gente
Cap. XXII Dos avizos para a boa economia e governo do navio

TRATADO NONO DA POLÍTICA MILITAR

Cap. I Da política militar, máximas e estilos geraes
Cap. II Da civilidade com q os oficiaes se devem tratar a bordo
Cap. III Dos jogos que são premetidos a bordo
Cap. IV Da jurisdição e governo dispótico (?) q. qualquer oficial tem governando em xefe ou por delegação
Cap. V Das obrigações militares em particular de cada hum no serviço náutico
Cap. VI Do estilo de dar o santo
Cap. VII Da obrigação do Capp. de Mar e Guerra
Cap. VIII Do estilo de dar as ordens e como as deve tomar q^{m} as recebe como também q^{m} as pratica (?)
Cap. IX Da obrigação do Cap. Tenente
Cap. X Da obrigação do Cap. Ten. mais moderno
Cap. XI Da obrigação do Ajudante da Armada
Cap. XII Da obrigação do Sarg. de Mar e Guerra
Cap. XIII Da obrigação dos Padres Capelães
Cap. XIV Da obrigação do escrivão da nau
Cap. XV Da obrigação dos cirurgiões
Cap. XVI Da obrigação do Primeiro Piloto
Cap. XVII Da obrigação do Segundo Piloto
Cap. XVIII Da obrigação do Mestre a bordo do navio
Cap. XIX Da obrigação do Contra Mestre sobre o seu navio
Cap. XX Da obrigação do guardião do navio
Cap. XXI Da obrigação dos cabos dos marinheiros
Cap. XXII Da obrigação do payoleiro
Cap. XXIII Das obrigações dos Patrões do escaler e lancha
Cap. XXIV Da obrigação do Patrão do bote
Cap. XXV Da obrigação dos Cadeireiros (?)
Cap. XXVI Da obrigação dos Timoneiros
Cap. XXVII Da obrigação dos Gageiros
Cap. XXVIII Da obrigação dos Diviceiros
Cap. XXIX Da obrigação dos Escoteiros
Cap. XXX Da obrigação dos marinheiros

Cap. XXXI Da obrigação dos grumetes
Cap. XXXII Da obrigação da mestrança
Cap. XXXIII Da obrigação do calafate
Cap. XXXIV Da obrigação dos tanoeiros
Cap. XXXV Da obrigação dos officiaes mecanicos q vão p.ª adorno do navio
Cap. XXXVI Dos oficiaes Economicos do navio
Cap. XXXVII Da obrigação do Mestre das Rações
Cap. XXXVIII Da obrigação dos Fieis do Contra Mestre e do Dispenceiro
Cap. XXXIX Da obrigação dos Cozinheiros, Padeiros e Enfermeiros
Cap. XL Da obrigação da gente da artilharia
Cap. XLI Da obrigação do Condestável ou de q^m faz o seu posto
Cap. XLII Da obrigação do Sota Condestável
Cap. XLIII Da obrigação do meirinho e seu fiel
Cap. XLIV Da obrigação da Infantaria no Serviço do Mar
Cap. XLV Da obrigação dos Corpos Armados
Cap. XLVI Dos termos militares e suas definições
Cap. XLVII Do manejo da arma na pratica a bordo
Cap. XLVIII Da obrigação dos postos de Infantaria sobre os navios
Cap. XLIX Da obrigação do Coronel
Cap. L Da obrigação do Sarg. Mor
Cap. LI Da obrigação do Ajudante
Cap. LII Do capp.^m de Infantaria
Cap. LIII Da obrigação do Ten.
Cap. LIV Da obrigação do Alferes
Cap. LV Da obrigação do Sargento
Cap. LVI Do Cabo de Esquadra
Cap. LVII Dos previlégios dos Soldados
Cap. LVIII Dos castigos que se fazem a bordo
Cap. LIX Das culpas por q. se praticão as penas q. se dão a bordo
Cap. LX Do estilo com q. se castigão os Culpados quando se lhes faz justiça a bordo
Cap. LXI Da política com q. se faz o Cons. de Guerra sobre os navios
Cap. LXII Como se metem as guardas a Bordo e de sua obrigação
Cap. LXIII Das sentinellas q. tem o navio de guerra
Cap. LXIV Da prática nas Armadas
Cap. LXV Das luzes e ordem na cautela do fogo
Cap. LXVI Da política das Bandeiras
Cap. LXVII Da prática dos faroes
Cap. LXVIII Da política das Salvas
Cap. LXIX Das honras que se fazem a bordo aos generaes e mais cabos
Cap. LXX Das honras q. se fazem aos Defuntos a bordo
Cap. LXXI Da política dos Escaleres
Cap. LXXII Das adventências Políticas que se devem saber
Cap. LXXIII Da repartição dos postos

TRATADO DÉCIMO DE MARIAÇÃO DO NAVIO E A ORDEM DE O FAZER A VELLA GOVERNANDO E EM VIAGEM E EM TODAS AS MANOBRAS Q. SEGUNDO A MELHOR MARIAÇÃO SE PODEM PRATICAR

Cap. I	Do governo do Leme em geral
Cap. II	Como se governa o Leme em especial
Cap. III	Como se amarra o navio e se surge em qualquer porto
Cap. IV	Como se faz um navio à vella
Cap. V	Como se espia o navio
Cap. VI	Como se leva a Amarra
Cap. VII	Como se labora com o cabrestante
Cap. VIII	Como se marca o navio em todas as suas maniobras
Cap. IX	Como se anda à Bolina e do governo do leme
Cap. X	Como se navega a hum largo e do governo do leme
Cap. XI	Como se anda a Poupa e do governo do leme
Cap. XII	Da variedade do Pano como se pode andar o navio e varias advertências necessárias para a navegação
Cap. XIII	Das regras geraes de Mariaçam
Cap. XIV	Como se cassa melhor o Pano
Cap. XV	Como se carrega a maior e se ferra
Cap. XVI	Como se larga e Marea a Gávea
Cap. XVII	Como se Arreia e Ferra a Gávia
Cap. XVIII	Como se larga e marea o joanete
Cap. XIX	Como se arreia e ferra o joanete
Cap. XX	Como se larga e marea a mezena
Cap. XXI	Como se carrega e ferra a mezena
Cap. XXII	Como se larga a Gata
Cap. XXIII	Como se arreia e ferra a Gata
Cap. XXIV	Como se larga e ferra a Cevadeira
Cap. XXV	Como se larga e ferra o Botaló
Cap. XXVI	Como se largão os Estaees
Cap. XXVII	Como se largão e Mareão os Cutellos
Cap. XXVIII	Como se largão as varredouras
Cap. XXIX	Como se metem as gáveas nos rizes
Cap. XXX	Como se bota a gávea fora dos rizes
Cap. XXXI	Como se mete a gata nos rizes
Cap. XXXII	Como se mete a mezena nos rizes
Cap. XXXIII	Como se mete a cevadeira nos rizes
Cap. XXXIV	Como se praticão os rizes nos Papafigos
Cap. XXXV	Da razão por q. se mete o Pano nos rizes
Cap. XXXVI	Como se enverga qualquer vella
Cap. XXXVII	Como convém largar a Escota na occasião
Cap. XXXVIII	Como se atrabeça o Pano
Cap. XXXIX	Dos vários modos de pôr a capa
Cap. XL	Da diferença de pôr capa ou atraveçar

Cap. XLI	Como se seguirá o navio estando atraveçado
Cap. XLII	Como se porá a caminho o navio estando de cappa
Cap. XLIII	Como se arriba em roda
Cap. XLIV	Como se roda por devante
Cap. XLV	Como se porá a caminho o navio e se toma o largo
Cap. XLVI	Como se fará tomando o navio de Luva
Cap. XLVII	Como se anda para Barlavento
Cap. XLVIII	Como se anda Arribado
Cap. XLIX	Como ganharey Barlavento a outro navio
Cap. L	Como conservarey o Barlavento com outro navio
Cap. LI	Como se falará a um navio vindo em bordo contrário
Cap. LII	Como se bordeja e fazem repiquetes
Cap. LIII	Como se cruza em qualquer altura
Cap. LIV	Como se conservarão os navios encorporados
Cap. LV	Como se compaça o navio
Cap. LVI	Como se dá cassa a qualquer navio
Cap. LVII	Como deve estar o pano estando o navio em calma
Cap. LVIII	O q. se deve fazer quando o navio dá linguetes
Cap. LIX	Quando se devem desaparelhar Joanetes
Cap. LX	Se convém trazer remos
Cap. LXI	Para q. se aberguelha (?) o Pano
Cap. LXII	Para q. se aquartela o Pano
Cap. LXIII	Quando falham os mastros o que se lhe faz
Cap. LXIV	Como se dá Reboque
Cap. LXV	Como se ha de tomar o navio à vella com o escaler
Cap. LXVI	Para que se metem os remos na ágoa
Cap. LXVII	Por q. se asteão os mastareos (?) a Proa
Cap. LXVIII	Se convém haver toldo de noite
Cap. LXIX	Como se botará o Escaler fora
Cap. LXX	Como se faz água salgada
Cap. LXXI	Quando se deve querenar o navio
Cap. LXXII	Que obras são as que vão ao Cabrestante
Cap. LXXIII	Para q. não dê o navio muitos balanços
Cap. LXXIV	Por q. alijão os navios a carga ao Mar
Cap. LXXV	Em cahindo alguem ao Mar o q. se fará
Cap. LXXVI	Dos ultimos perigos em que os navios se podem ver. Como se podem remediar
Cap. LXXVII	Como salvalos
Cap. LXXVIII	Como se dá querena ao navio
Cap. LXXIX	Como se dá mostras (?) ao navio
Cap. LXXX	Jornal pratico de pilotagem. De como se deve calcular qualquer derrota
Cap. LXXXI	Dos termos ortograficos de pilotagem
Cap. LXXXII	Dos triângulos
Cap. LXXXIII	Das reduções pella regra auria
Cap. LXXXIV	Da prática da barquinha
Cap. LXXXV	Das advertências que o piloto deve observar

TRATADO UNDÉCIMO DA GUARNIÇÃO DOS PORTOS... (?) E MANEJO DA ARTILHARIA

Cap. I	Da repartição dos postos
Cap. II	Da honra de antiguidade dos postos em acção
Cap. III	Como se safa o navio
Cap. IV	Da ordem de dar os cartuxos
Cap. V	Como guarnece a gente os postos e o q. deve fazer
Cap. VI	Como se safa a artilharia
Cap. VII	Dos verbos e termos de artilharia
Cap. VIII	Das partes que compoem a pessa
Cap. IX	Das definições das partes da carreta
Cap. X	Do exercício de Artelharia e vozes próprias para o seu manejo
Cap. XI	Das advertências para o manejo da Artilharia
Cap. XII	Dos instrumentos que deve ter todo o artelheiro
Cap. XIII	Dos Generais de artelharia
Cap. XIV	Do segundo genero de artelharia
Cap. XV	Do terceiro genero de artelharia

TRATADO DUODECIMO DA ORDEM DE COMBOYAR, FAZER CORSO E ORDEM DE BATALHA COM AS SUAS VOZES E EXERCÍCIO

Cap. I	Da ordem de comboyar as Frotas
Cap. II	De como se deve fazer o Corso
Cap. III	Da ordem de Batalha com os avisos que devem observar com as q. hão de combater
Cap. IV	De quantas formas se metem os navios em batalha
Cap. V	De quantos modos se podem bater duas Armadas
Cap. VI	Do combate das Galés
Cap. VII	Das adveretências necessárias para o combate e do Adorno (?) com q. se deve entrar os navios na occasião
Cap. VIII	Como se deve tapar os Rombos
Cap. IX	Como se fará a abordagem
Cap. X	Como rechassar qualquer abordagem
Cap. XI	Como atracarey hum navio para o abordar
Cap. XII	Como se dá escolta a qualquer navio
Cap. XIII	Como se atacará qualquer «Bourlo» (?) do que me vem atacar e se deterá para q. não atraque (?)

ACRESCENTAMENTO AO ALFABETO DE

Temas Nauticos
Frazes Geraes

ÍNDICE ALFABÉTICO DOS VERBOS DA ARTELHARIA, DAS SUAS PARTES E SEU FORNECIMENTO P.ª CONHECIMENTO DO SEU MANEJO E VOZES

ACRECENTAM.to QUE SE PORÁ EM CADA HUM DOS TRATADOS A Q. PERTENCER

Temas Nauticos
Frazes Geraes
Propriedades Avulças
Partes do N.
Propriedades da Bomba
Propriedades dos Mastros
Inçarcia
Composição dos Cabos
Poliame

ACRECENTAM.to QUE SE PORÁ ONDE TOCAR

Aparelho do N.
Do Velame
Da Economia do N.
Da Política Militar
Do combate
Dos Gafes Topes (?)
Da Artelharia
Da Mariação
Regras Geraes de Navegação
Barquinha segundo Dechaller (?)

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Comandante António Lopes da Costa

— Repertorio Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar, comprehendida nos annos de 1317 até 1856, Lx., 1856

ANTUNES, General J. Ricardo C. Silva

— Compilação da Legislação Penal e Militar Portugueza desde 1446 até 30 de Junho de 1895.

BRANCO, António do Couto Castello

— Memórias Militares ...
Amesterdão, 1719.

CID, Tenente-coronel Balula

— Unidades de Infantaria; sua evolução desde 1640.
Lx., Rev. de Infantaria, 1956.

CORREIA, Comandante Costa

— A Análise da Evolução do Foro Naval Português.
Lx., Anais do Clube Naval, p. 579, ano de 1973.

ESPARTEIRO, Comandante António Marques

— O General dos Galeões do Estado da Índia, António de Figueiredo e Utra. Lx., 1975.

— Três Séculos no Mar.
Lx.

FONSECA, Comandante Henrique Alexandre

— O posto de capitão-de-mar-e-guerra.
Lx., Rev. da Armada, n.º 174, ano de 1986.

IRIA, Alberto

— Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII (Documentos do Arquivo Histórico Ultramarino)
Lx., 1973.

MACHADO, Barbosa
— Biblioteca Lusitana
Lx.,

MATOS, Gastão de Mello de
— Nota sobre os postos do Exército Português.
Lx., 1930.
— Notícias do Terço da Armada Real.
Lx.

PEREIRA, Esteves (e Guilherme Rodrigues)
— Portugal, Dicionário Histónico.
Lx., 1904-1914.

RODRIGUES, Guilherme (e Esteves Pereira)
— Portugal, Dicionário Histórico.
Lx., 1904-1914.

SILVA, Inocêncio da
— Dicionário Bibliographico Portuguez.
Lx.

SOUSA, D. António de Caetano e
— História Genealógica da Casa Real Portuguesa.
Coimbra, 1946.

VALLEMONT, Abade de
— Elementos de História.
Lx.

FONTES DOCUMENTAIS

— Dieta Náutica e Militar ...
Biblioteca Nacional, Reservados, códice n.° 118 da Colecção Pombalina.

— Regimento q' hão de guardar os Cappitaens de Mar e Guerra & mais Officiaes, que embarcárem nas fragattas de Guerra de S. Mag.e».

— Bibl. Nacional, Reservados, Códice n.° 185 da Colec. Pombalina. Lx., 1736.

— Instroções para Sargento de Mar e Guerra. Biblioteca Nacional, Reservados, códice n.° 40 da Colecção Pombalina.

— Compendio do que pertence e obrigação de hum Capp.m de Mar e Guerra.
Biblioteca do Palácio da Ajuda, manuscrito n.º 46 — VIII — 26.

— Regimento que o Senhor D. JOAM coronel do Mar, manda observar aos Cappitães de Mar e Guerra, da esquadra de Sua Magestade, que este prezente anno say de guarda-costa; de que o dito Senhor he Commandante. Lisboa, 1755.
Biblioteca do Exército, secção da Livraria dos Paulistas, cota 2739.

cometer-se no seu território ou no seu mar territorial; o de «zona económica exclusiva» adjacente ao mar territorial, até à distância de 200 milhas da costa, onde o estado ribeirinho tem direitos soberanos de prospecção, exploração, conservação e gestão dos recursos naturais do fundo do mar, do seu subsolo e das águas superjacentes; e o de «plataforma continental» que se pode estender para além da Z.E.E. e que é a zona do fundo do mar adjacente às terras emersas, considerada do ponto de vista geológico como o seu prolongamento, onde o estado exerce direitos soberanos com o fim da sua exploração e da extracção dos seus recursos naturais.

A ideia fundamental que preside às concepções do novo direito é a de que o território de um estado não desaparece de imediato com o mar, mas prolonga-se, primeiro, com soberania plena, pelas águas, solo, subsolo e at-

mosfera superjacente do mar territorial, e depois, com direitos soberanos limitados, pela zona económica exclusiva e pela plataforma continental sem solução de continuidade geológica e morfológica. Este prolongamento natural do território emerso tem a profundidade média de 200 metros, seguindo-se-lhe um talude continental ou rebordo oceânico até à profundidade média de 500 metros, e pode ser explorado pelo estado ribeirinho até à distância de 350 milhas marítimas a contar da linha de base, salvo quando adjacente ao território de dois ou mais estados cujas costas são opostas, caso em que surge o problema da delimitação com os conflitos e as controvérsias dele emergentes.

Para este progresso do direito do mar muito contribuíram a proclamação Truman sobre plataforma continental americana, as reivindicações dos estados sul-americanos do Pacífico sobre as respectivas águas patrimoniais e os trabalhos da Comissão de Direito Internacional da Organização das Nações Unidas consagrados nas Convenções de Genebra de 1958 e na Convenção de Jamaica de 1982.

As Convenções de 1958 constituem um trabalho notável de codificação do direito do mar, confirmando regras até então apenas baseadas no costume, ditadas pela jurisprudência, integradas no direito interno, sugeridas pelos jurisconsultos ou previstas nos tratados bilaterais. Constituem, além disso, um progresso notável em certas matérias, anteriormente não consideradas, progresso que muito beneficiou a clareza do direito e do qual se podem orgulhar os especialistas que as prepararam, as discutiram e as fizeram aprovar.

Mas as Convenções de 1958 têm falhas graves, fonte de numerosos pleitos, origem de largas controvérsias, das quais sobressaem:

a) a não definição da extensão do mar territorial;
b) a imprecisão da definição do limite exterior da plataforma continental;
c) a falta de definição de um regime para exploração do fundo do mar fora da jurisdição nacional.

A I Conferência sobre Direito Marítimo, reunida em Genebra, em 1958, sob a égide da ONU, que elaborou, com base nos trabalhos da Comissão de Direito Internacional, as quatro Convenções, não logrou superar as divergências sobre a extensão do mar territorial.

De facto, no que respeita à largura do mar territorial, as Convenções não incluem, como se sabe, qualquer disposição expressa, embora o artigo 24.º sobre Zona Contígua permita a interpretação de que a largura nunca poderá exceder as 12 milhas.

A II Conferência sobre Direito Marítimo, reunida em Genebra, em 1960, com vista à definição da largura do mar territorial, também não alcançou qualquer conclusão uniforme sobre a matéria.

Em 1966, começa a surgir o interesse institucionalizado pela exploração dos recursos naturais do fundo do mar, que leva as Nações Unidas a apurar o estado actual dos conhecimentos em matéria de recursos minerais e alimentares, numa tentativa de identificar quais os recursos susceptíveis de exploração económica, especialmente para benefício dos países subdesenvolvidos.

O mundo empenhou-se, desde então, num complexo e intensivo levantamento científico e tecnológico, principalmente para fomento dos recursos minerais, levado a cabo por organizações das Nações Unidas e por estados membros e organizações intergovernamentais, assim como por universidades, institutos tecnológicos e científicos e outras organizações interessadas.

Simultaneamente, promove-se um notável esforço no sentido de se assegurar os mais efectivos arranjos para um extensivo programa de cooperação internacional com vista a um melhor entendimento científico do meio marinho para fomento da exploração dos recursos vivos naturais e sua conservação.

Em consequência destes esforços internacionais foram produzidos excelentes trabalhos sobre os actuais conhecimentos relativos aos recursos minerais e alimentares do fundo do mar para além da plataforma continental, bem como sobre ciência e tecnologia marítimas.

Quase paralelamente a estes estudos surge a acção das Nações Unidas em consequência da célebre proposta do Embaixador de Malta naquela Organização:

«Exame da questão da reserva, exclusivamente para fins pacíficos, do leito do mar e do fundo dos oceanos e do respectivo subsolo, subjacentes ao mar alto para além dos limites da actual jurisdição nacional, e uso dos seus recursos no interesse da Humanidade».

O memorando que acompanhava a proposta maltesa exprimia a justa preocupação de que o referido progresso tecnológico pudesse levar à expansão das pretensões nacionais territoriais sobre o leito do mar, à apropriação dos imensos recursos potenciais pelas nações tecnologicamente mais desenvolvidas e ao uso do fundo do mar para fins militares.

Malta propunha em resumo (1966): que o leito do mar e o fundo dos oceanos fossem considerados uma herança comum da Humanidade e insusceptíveis, portanto, de apropriação nacional e que os benefícios financeiros da sua exploração revertessem para a promoção do desenvolvimento dos países pobres.

A uma fase de surpresa, hesitação e cautela, que esta proposta originou, seguiu-se outra de trabalho e cooperação em que se procurou conciliar pontos de vista muito diferentes e estudar a possibilidade de criar um mecanismo internacional para promoção da exploração dos recursos do fundo do mar (1968).

Em 1970, verificando-se a impossibilidade de acordar em princípios gerais relativamente à utilização do fundo dos mares e tendo em consideração que os problemas respeitantes a todas as áreas marítimas estão nitidamente relacionados, surgiu a ideia da realização de uma nova «conferência sobre direito marítimo para rever os regimes do mar alto, da plataforma continental, do mar territorial e da zona contígua, das pescas e conservação das espécies no mar alto, especialmente com o objectivo de chegar a uma clara, precisa e internacionalmente aceite definição da área do leito do mar e do fundo dos oceanos que fica para fora dos limites da jurisdição nacional à luz do regime internacional a ser estabelecido nessa área».

Gerou-se então uma luta entre o conceito tradicional da «liberdade dos mares» (*res nulius*) e o novo conceito da «herança da humanidade» (*res communis*): o primeiro responde à iniciativa e autonomia nacionais, numa base egoísta mas motivadora; o segundo à dedicação ao bem-estar dos que precisam, numa base altruísta mas burocrática.

O conjunto de normas consagrado nas Convenções de Genebra de 1958 já não satisfazia as necessidades da tecnologia moderna, da investigação científica, da protecção do ambiente, da exploração dos recursos, nem da generalidade dos restantes interesses da comunidade internacional. Daí ter-se dado início com entusiasmo e com grande participação à preparação da III Conferência de Direito do Mar, cuja sessão inaugural teve lugar em Nova Iorque no ano de 1973 e da qual, após uma dezena de longas sessões, resultou, em Jamaica, a Convenção de Direito do Mar de 1982, onde, em cerca de três centenas de artigos e vários anexos, se contém em princípio toda a matéria respeitante ao regime, delimitação e utilização dos espaços marítimos.

Entre os problemas que geram mais conflitos surge, como é natural, o da delimitação dos espaços marítimos entre estados vizinhos: a determinação dos limites laterais para os estados com fronteiras terrestres comuns e a determinação dos limites externos para os estados que se encontram frente a frente separados pelo mar.

Na prática verifica-se que as definições doutrinais, as declarações unilaterais, os tratados bilaterais, a jurisprudência internacional e o direito convencional mostram existir fundamentalmente seis critérios para a definição dos limites laterias dos espaços marítimos sob a jurisdição de um estado e outros tantos para a definição dos limites exteriores.

São eles para os limites laterais:

— o da perpendicular à linha geral da costa;
— o da perpendicular à costa no termo da fronteira terrestre;
— o do prolongamento da linha de fronteira terrestre;
— o do meridiano ou do paralelo do termo da fronteira terrestre;
— o da linha de equidistância às costas dos dois estados;
— o da equidade.

São eles para os limites exteriores:

— o da profundidade;
— o da inclinação para as grandes profundidades;
— o da distância à costa;
— o da explorabilidade;
— o da linha de equidistância;
— o da equidade.

Os negociadores da I Conferência de Direito do Mar de que resultaram as Convenções de Genebra de 1958 enfrentaram grandes dificuldades para encontrar um critério geral supletivo para a delimitação de espaços marítimos entre estados vizinhos quando não existam critérios susceptíveis de fácil acordo. E foi com grande satisfação que os juristas e os diplomatas acolheram o conceito simples e matemático, apresentado pelos hidrógrafos, da linha mediana, lugar geométrico dos pontos equidistantes das costas dos dois estados vizinhos ou, com mais rigor, da linha de base a partir da qual se mede a extensão do mar territorial.

Cedo se verificou porém que a linha mediana, não originando grandes controvérsias na sua determinação, dava lugar a graves injustiças em determinados casos concretos. Ver-se-á adiante como um estado pode ser altamente prejudicado ou beneficiado de acordo com a configuração da costa. Precisamente por esta razão e a par do crescente interesse dos estados pela prospecção e exploração das respectivas plataformas continentais surgiram numerosos conflitos sobre fronteiras marítimas.

Alguns desses conflitos foram resolvidos por recurso ao Tribunal Internacional de Justiça, como os casos que opuseram a Alemanha, a Dinamarca e os Países Baixos em 1969; a Líbia e a Tunísia em 1982; e os Estados Unidos da América e o Canadá em 1984. Outros foram solucionados por recurso à arbitragem internacional, como o que opôs a França e o Reino Unido em 1977. Mas muitos outros conflitos, como por exemplo o que opõe a Grécia à Turquia no Mar Egeu, por se encontrarem em contextos políticos ou geográficos menos favoráveis continuam em aberto no mundo inteiro.

Com base na jurisprudência do Tribunal Internacional de Justiça e face às realidades existentes, é introduzido na Convenção sobre o Direito do Mar de 1982 o conceito de equidade como forma última de estabelecer as fronteiras marítimas, à falta de outro critério susceptível de fácil acordo.

Assim, enquanto a Convenção de 1958 dizia que, «na falta de acordo e a menos que circunstâncias especiais justifiquem outra delimitação, esta será constituída pela linha mediana», a Convenção de 1982 prescreve que a delimitação da plataforma continental (e da zona económica exclusiva) entre estados com costas adjacentes ou situados frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional a que se faz referência no artigo 38.º do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa.

A alteração da «regra da equidistância» de 1958 pela «regra da equidade» de 1982 resultou do reconhecimento de que a primeira conduzia, como se disse, a profundas e inaceitáveis injustiças em determinados, mas numerosos, casos concretos. Todavia o motor da evolução foi sem dúvida a histórica sentença de 1969 do Tribunal Internacional de Justiça, no caso que opôs a República Federal da Alemanha à Holanda e à Dinamarca na delimitação das respectivas plataformas continentais no Mar do Norte. Curioso notar que o Tribunal concluiu que «se a Convenção de Genebra não era, nem nas suas origens nem nos seus princípios, declaratória de uma regra obrigatória de direito internacional consuetudinário, impondo o princípio da equidistância para delimitação da plataforma continental entre estados limítrofes, também não conseguiu, pelos seus efeitos ulteriores, a formação de uma tal regra; e ainda que o que a prática dos estados nos trouxe até hoje é também insuficiente a este respeito».

*
* *

Embora seja reconhecida a utilidade da linha mediana como método de delimitação que pode apropriadamente ser utilizado com vantagem e com simplicidade, o seu carácter obrigatório não é hoje aceite, devendo ser preterido por uma «divisão justa e equitativa» que tenha em conta as características geográficas, geomorfológicas e geológicas da região, os direitos históricos adquiridos e outras circunstâncias especiais.

Segundo a Convenção de 1958, a linha mediana, ou seja a linha de equidistância, não é apenas um método de construção cartográfica, mas o elemento essencial de uma regra de direito que pode ser assim enunciada: à falta de acordo entre as partes para empregar outro método, toda a delimitação da plataforma continental entre estados vizinhos deve seguir a linha de equi-

distância, salvo quando existirem contra-indicações especiais. Todavia, sem menosprezar a utilidade da equidistância como um método de delimitação que pode, aliás, ser apropriado e apresentar vantagens em numerosos casos, a jurisprudência internacional recusou-lhe, como se verá, o carácter obrigatório, posição que veio a ser reforçada com a Convenção de 1982.

Durante algum tempo sustentou-se que o regime da Convenção de 1958, e em particular do seu artigo 6.º que fala da equidistância, era obrigatório para os estados seus signatários que tivessem assumido pelo seu comportamento e declarações públicas as obrigações da Convenção. Mas a jurisprudência internacional não deu grande importância a este tipo de argumento. As considerações feitas pelo Tribunal na sua sentença de 1969 levam à conclusão de que não existe uma presunção segundo a qual, à falta de acordo, a delimitação de uma plataforma continental entre dois estados limítrofes é automaticamente baseada na equidistância.

A regra compreensivelmente defendida pela Alemanha no julgamento de 1969, em oposição à Dinamarca e à Holanda, era a de que cada estado deverá obter uma parte justa e equitativa da plataforma continental disponível, «proporcional à extensão do seu litoral». Complementarmente a República Federal da Alemanha sustentava que, mesmo no caso de, contrariamente à sua tese, vigorar a regra da equidistância, a configuração da costa alemã no Mar do Norte constituía uma das tais circunstâncias especiais que justificam a sua não aplicação.

Na exposição das suas teses a República Federal da Alemanha sublinhava que, «ao reivindicar uma parte do Mar do Norte justa e equitativa, não convidava o Tribunal a decidir *ex aequo et bono*, visto que, pelo artigo 38.º, parágrafo 2, do Estatuto do Tribunal, isso só seria possível com o assentimento prévio das partes; mas considerava que o princípio da parte justa e equitativa é um dos princípios gerais de direito reconhecidos que, em virtude do parágrafo 1 *c*) do mesmo artigo do Estatuto, o Tribunal está habilitado a aplicar a título de justiça distributiva, parte integrante de todos os sistemas jurídicos».

Em contrapartida, dizia o Tribunal que «a doutrina da parte justa e equitativa pode escapar totalmente à regra que constitui, sem qualquer dúvida para o Tribunal, a mais fundamental das regras de direito aplicáveis à plataforma continental e que está consagrada no artigo 2.º da Convenção de Genebra de 1958: os direitos do estado ribeirinho relativos à zona da plataforma continental, que é um prolongamento natural do seu território, existem *ipso facto* e *ab initio* em virtude da soberania do estado sobre esse mesmo território». Para o Tribunal, a pretensão da Alemanha tinha o seu fundamento,

mas não dispunha de toda a razão: a plataforma continental não é coisa que se possa repartir como quem reparte um bolo de aniversário.

Note-se, todavia, que, retomando a tese da proporcionalidade defendida pela República Federal da Alemanha, o Tribunal, em 1984, no julgamento do caso que opôs os Estados Unidos da América ao Canadá relativamente à fronteira marítima no Golfo de Maine teve em conta, para determinar a posição de um dos segmentos da linha de delimitação, a proporção entre os comprimentos das linhas de costa dos dois estados.

No caso da Tunísia contra a Líbia, as partes aprofundaram a noção de que «a plataforma continental é encarada como o prolongamento natural do território emerso». No exame que fizeram dos princípios e regras aplicáveis as partes tomaram como ponto de partida a sentença do Tribunal de 20 de Fevereiro de 1969 sobre a «plataforma continental do Mar do Norte», atrás referida, e consideraram que a delimitação da sua plataforma se devia operar «por via de acordo, em conformidade com os princípios da equidade e tendo em conta todas as circunstâncias pertinentes, de forma a atribuir, na medida do possível, a cada parte a totalidade das zonas da plataforma que constituem o prolongamento natural do seu território pelo mar dentro e que não entrem pelo prolongamento natural do território da outra».

Onde as partes discordaram foi, em primeiro lugar, sobre o sentido da expressão «prolongamento natural» e sobre os critérios a aplicar para decidir se um dado espaço é o prolongamento natural de um ou de outro estado; em segundo lugar, sobre a questão de saber em que medida considerações estranhas ou imperativos geográficos, gemorfológicos e geológicos deveriam ser aplicados para determinar o prolongamento natural de cada estado.

Para a Líbia, uma delimitação cientificamente fundamentada no princípio do prolongamento natural era necessariamente equitativa pois respeitava os direitos inerentes de cada estado e para isso não se poupou a apresentar em Tribunal os mais modernos conceitos sobre a constituição e formação do fundo dos mares e dos oceanos, designadamente a teoria tectónica das placas, segundo a qual a crosta exterior do planeta, a litosfera, é atravessada por uma rede de falhas que a dividem num certo número de placas que revestem a crosta inferior do planeta, a astenosfera. O limite entre a litosfera e a astenosfera é definido pela isotérmica dos 1350° C e cada uma das placas que compõem a litosfera desloca-se em relação à astenosfera sobre a qual assenta. Segundo a Líbia, na sua defesa, a aparição deste fenómeno há cerca de 170 milhões de anos constituía geologicamente o factor chave para a definição da plataforma que lhe corresponderia. Escusado será mencionar que a Tunísia apresentou teorias diferentes que demonstravam precisamente o con-

trário, o que acabou por levar o Tribunal a uma decisão intermédia e equitativa, como adiante se verá.

A proclamação Truman, que foi o ponto de partida na elaboração do direito positivo nesta matéria, e a doutrina principal que ela enunciava, de que um estado ribeirinho possui um direiro originário, natural e exclusivo sobre a plataforma continental situada frente às suas costas, sobrepuseram-se a todas as outras considerações. Sob o ponto de vista dos limites laterais da plataforma continental de estados limítrofes, a proclamação Truman já enunciava que a linha de demarcação seria «determinada pelos Estados Unidos e o estado interessado em conformidade com o princípio da equidade».

Destas duas noções de delimitação, por via de acordo e consoante o princípio da equidade, resultou toda a evolução histórica posterior.

Foi a Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas que, num estudo jurídico de carácter geral, abordou pela primeira vez, a sério, a questão da delimitação entre estados limítrofes; de facto, até então, os problemas de delimitação no âmbito da doutrina da plataforma continental apenas tinham chamado a atenção dos hidrógrafos e dos cartógrafos. O interesse e a reflexão dos juristas dirigiram-se principalmente para questões como o fundamento jurídico e a natureza dos direitos objecto de eventuais reivindicações sobre a plataforma continental. Tratando-se da delimitação, o grande problema de então não era o dos limites entre estados, mas o do limite da largura da área sobre a qual o estado ribeirinho pode reivindicar direitos de exploração exclusivos. Como se verifica da leitura das actas das reuniões, os estados não consideraram necessário, na maioria dos casos, estabelecer acordos ou legislar sobre a fixação dos seus limites laterais marítimos com estados limítrofes até se levantar a questão da exploração dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo. A prática é, pois, neste domínio escassa.

Da leitura dos documentos da Comissão de Direito Internacional, que se ocupou desta questão de 1950 a 1956, não se depreende que tenha passado pela ideia de qualquer dos seus membros adoptar uma regra baseada na equidistância visto que tal regra constituiria a expressão linear de um princípio de proximidade inerente à concepção básica da plataforma continental, segundo o qual qualquer parte da plataforma pertencia ao estado ribeirinho mais próximo e a mais nenhum.

Além do mais é chocante constatar, a este respeito, que ao longo das discussões que tiveram lugar no seio da Comissão, quer no início quer no decorrer dos trabalhos, não só nunca se considerou que a noção de equidistância tivesse *a priori* um carácter de necessidade inerente como nunca se lhe reconheceu uma importância especial ou qualquer prioridade.

De facto, só depois de a questão ter sido remetida a uma comissão de hidrógrafos, cujo relatório foi apresentado em 1953, é que o princípio da equidistância começou a sobrepor-se a outras possibilidades; do relatório da comissão em 1953, sobre o problema da delimitação propriamente dita, ressalta nitidamente que antes desta referência dos especialistas a Comissão se tinha sentido incapaz de formular uma regra precisa e se tinha mostrado até então favorável à ideia de uma delimitação por via de acordo ou arbitragem.

A comissão de especialistas limitou-se a assinalar no seu relatório que, depois de uma profunda discussão dos diversos métodos — que não consta das actas oficiais —, a sua opinião era de que «a fronteira entre os mares territoriais de dois estados adjacentes, desde que não fixada por outra via, devia ser traçada de acordo com o princípio da equidistância às respectivas costas». Contudo, a comissão já acrescentava, e isto é significativo, que «em certos casos este método não permitirá alcançar uma solução equitativa, a qual deverá ser procurada através de negociações». Só após esta conclusão, estabelecida numa observação anexa, é que os especialistas se esforçaram por «encontrar fórmulas para traçar as fronteiras internacionais nos mares territoriais que poderiam simultaneamente servir para delimitar as respectivas plataformas continentais de dois estados com fronteiras sobre uma mesma plataforma continental».

Por tudo isto, o Tribunal concluiu que a Convenção de Genebra nem consagrou nem reforçou qualquer regra de direito consuetudinário preexistente ou em via de formação, segundo a qual a delimitação da plataforma continental entre estados limítrofes deva processar-se na base de um princípio da equidistância.

O processo de formação do Direito em matéria de limites do mar jurisdicional avançou rapidamente nos últimos vinte anos e, nas sentenças de 1982 e 1984, o Tribunal teve já em conta os trabalhos da III Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar pois entendeu que não podia ignorar disposições do projecto de Convenção que consagravam ou cristalizavam regras de direito consuetudinário em via de formação.

Para o Tribunal o método da equidistância (linha mediana) não constitui em si mesmo, como se viu, nem uma «regra» nem um «princípio» e não é necessariamente «equitativo», pois em determinadas circunstâncias e num dado caso concreto a sua aplicação pode levar a resultados injustos. Veja-se o caso que opôs a Alemanha à Holanda e à Dinamarca no Mar do Norte.

A noção de «proporcionalidade» à extensão da costa não é aplicável do ponto de vista geográfico nem jurídico, mas pode legitimamente servir de critério para apreciar o efeito das características geográficas numa delimi-

tação nas zonas marginais. Veja-se o caso que opôs os Estados Unidos da América e o Canadá no Golfo de Maine.

Também para o Tribunal o critério de «proximidade» deve ser tido em conta, embora «a noção de proximidade absoluta» não esteja de modo algum implícita na terminologia vaga e imprecisa utilizada na literatura da especialidade. De facto, a configuração geográfica local pode por vezes proporcionar um elo de ligação mais estreito com a costa de que a plataforma está mais afastada, sobrepondo-se as noções de «adjacente» e de «próximo». Veja-se, por exemplo, o caso já citado das controversas fronteiras marítimas entre a Grécia e a Turquia no Mar Egeu.

Nesta ordem de considerações, as sentenças proferidas pelo Tribunal Internacional de Justiça alinharam pelas seguintes ideias básicas:

— a plataforma continental é o prolongamento natural das terras emersas e um estado tem direito *ipso facto* e *ab initio* à zona da plataforma continental que é realmente o prolongamento natural do seu território terrestre;
— a direcção do prolongamento natural é determinada pela relação de ordem geral, geológia e geográfica entre a plataforma e a massa terrestre continental e não pela direcção ocasional ou acidental de uma secção particular do litoral;
— a delimitação deve operar-se de forma que, tendo em conta os dados geomorfológicos da região, seja atribuída a cada estado a totalidade das zonas da plataforma continental que constituem o prolongamento natural da sua terra firme e não se sobreponham ao prolongamento natural do território de outro estado;
— a delimitação deve também operar-se em conformidade com os princípios de equidade tendo em conta todas as circunstâncias pertinentes, entendendo-se que se deve estabelecer um cuidadoso equilíbrio entre as diversas circunstâncias, a fim de se chegar a um resultado justo sem ofender a geografia.

*
* *

Analisemos agora, de uma forma gráfica e como conclusão de ordem prática, os resultados das três célebres sentenças que sobre a matéria emitiu o Tribunal Internacional de Justiça.

Antes disso, porém, abro um pequeno parêntesis para recordar de forma muito resumida, aos menos familiarizados com estas matérias, como surgiu, como é constituído, como funciona e qual a importância do Tribunal Inter-

nacional de Justiça, tantas vezes mencionado no decorrer desta comunicação e cujas sentenças aqui referidas estão afinal na sua origem e na base da sua substância.

A I Conferência da Paz de Haia, 1899, deu origem ao Tribunal Permanente de Arbitragem. Os estados participantes assinaram a convenção para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais, pela qual se comprometiam a empregar os melhores esforços no sentido de regularem pacificamente as suas divergências e evitarem, quanto possível, o recurso à força nas relações com os outros estados. Para o efeito, e julgando ser esse o único meio de aumentar o respeito pelo direito e pela justiça internacional, acordaram na criação de um Tribunal Permanente de Arbitragem.

Não sendo o Tribunal Permanente de Arbitragem um tribunal de justiça na verdadeira acepção do termo, mas apenas uma lista de 200 nomes passíveis de serem seleccionados como árbitros, o seu funcionamento não permite a conveniente continuidade na administração da justiça. Daí o ter-se sentido, de longa data, a necessidade de constituir um autêntico tribunal internacional onde os juízes fossem designados por largos períodos, participando na apreciação de todas as questões submetidas ao tribunal e tendo na devida consideração para as decisões as deliberações anteriormente tomadas.

Com a constituição da Sociedade das Nações surgiu a oportunidade de criar um autêntico tribunal internacional. De acordo com o artigo 14.º do Pacto foi elaborado e proposto aos membros daquela Sociedade «um plano para o estabelecimento de um Tribunal Permanente de Justiça Internacional», cuja criação se concretizou em 16 de Dezembro de 1920. O início do seu funcionamento, em 1922, marcou um novo e importante progresso em matéria de resolução pacífica dos conflitos internacionais: passava a existir um tribunal internacional cuja jurisdição os estados podiam aceitar, não só para uma determinada divergência especial, mas para todas as que viessem a surgir, sem necessidade de acordo prévio sobre a sua composição e sobre as questões a submeter-lhe.

Tendo iniciado os seus trabalhos em 1922, interrompeu a sua actividade durante a II Grande Guerra, quando a cidade de Haia foi ocupada pelas forças alemãs em 1940.

Em 1946 o Tribunal Permanente de Justiça Internacional foi dissolvido para dar lugar ao Tribunal Internacional de Justiça, integrado na Organização das Nações Unidas como um dos seus seis órgãos mais importantes e o seu principal órgão judicial, do qual são partes *ipso facto* todos os membros das Nações Unidas.

Embora se tome como princípio geralmente aceite que as sentenças dos tribunais internacionais têm força obrigatória sobre as partes, a autoridade

e o prestígio do direito internacional exigem que esteja prevista a acção a tomar contra um estado que as não acate. Por isso a Carta das Nações Unidas estabeleceu que, se qualquer das partes deixar de cumprir a sentença emitida pelo Tribunal, a outra parte, seja ou não membro das Nações Unidas, poderá recorrer ao Conselho de Segurança, o qual, se o julgar necessário, fará recomendações ou tomará medidas para tornar efectivo o julgamento.

Ainda não surgiu qualquer caso em que uma parte se tivesse recusado a aceitar a sentença do Tribunal, assim como no caso das sentenças arbitrais só foram recusadas aquelas em que, raramente, se verificou terem os árbitros excedido os seus poderes.

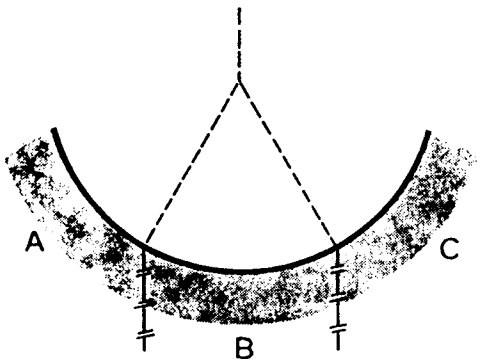
O Tribunal Internacional de Justiça consiste em 15 juízes eleitos pela Assembleia Geral e pelo Conselho de Segurança. O mandato é por 9 anos, podendo os juízes ser reeleitos, e a escolha é feita a partir de uma lista fornecida pelo Tribunal Permanente de Arbitragem de acordo com uma equitativa repartição geográfica.

O Tribunal está aberto a todos os estados, ainda que não sejam membros das Nações Unidas. Não está, todavia, aberto a individualidades privadas, tendo sido sistematicamente recusados pelo Tribunal as petições e os requerimentos apresentados por indivíduos que se consideravam vítimas de violação de direitos humanos ou das liberdades fundamentais. Isso não impede, contudo, que um estado leve perante o Tribunal a defesa de interesses privados dos seus nacionais contra outro ou outros estados.

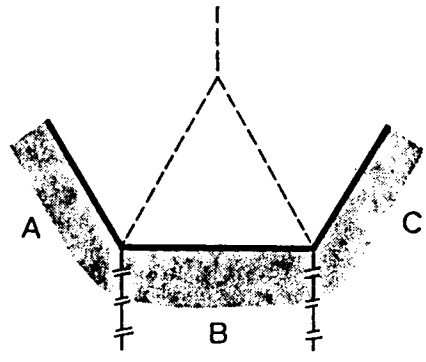
As sentenças do Tribunal Internacional de Justiça constituem valiosa fonte de direito internacional.

*
* *

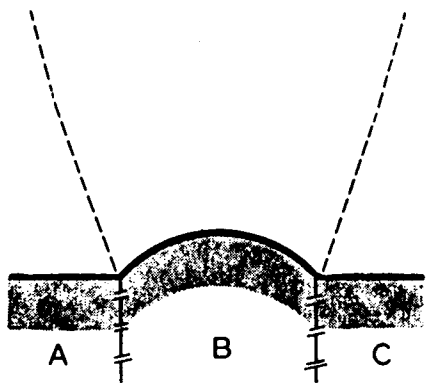
Seguem as cartas com as reproduções gráficas das Sentenças de 1969, 1982 e 1984.



I

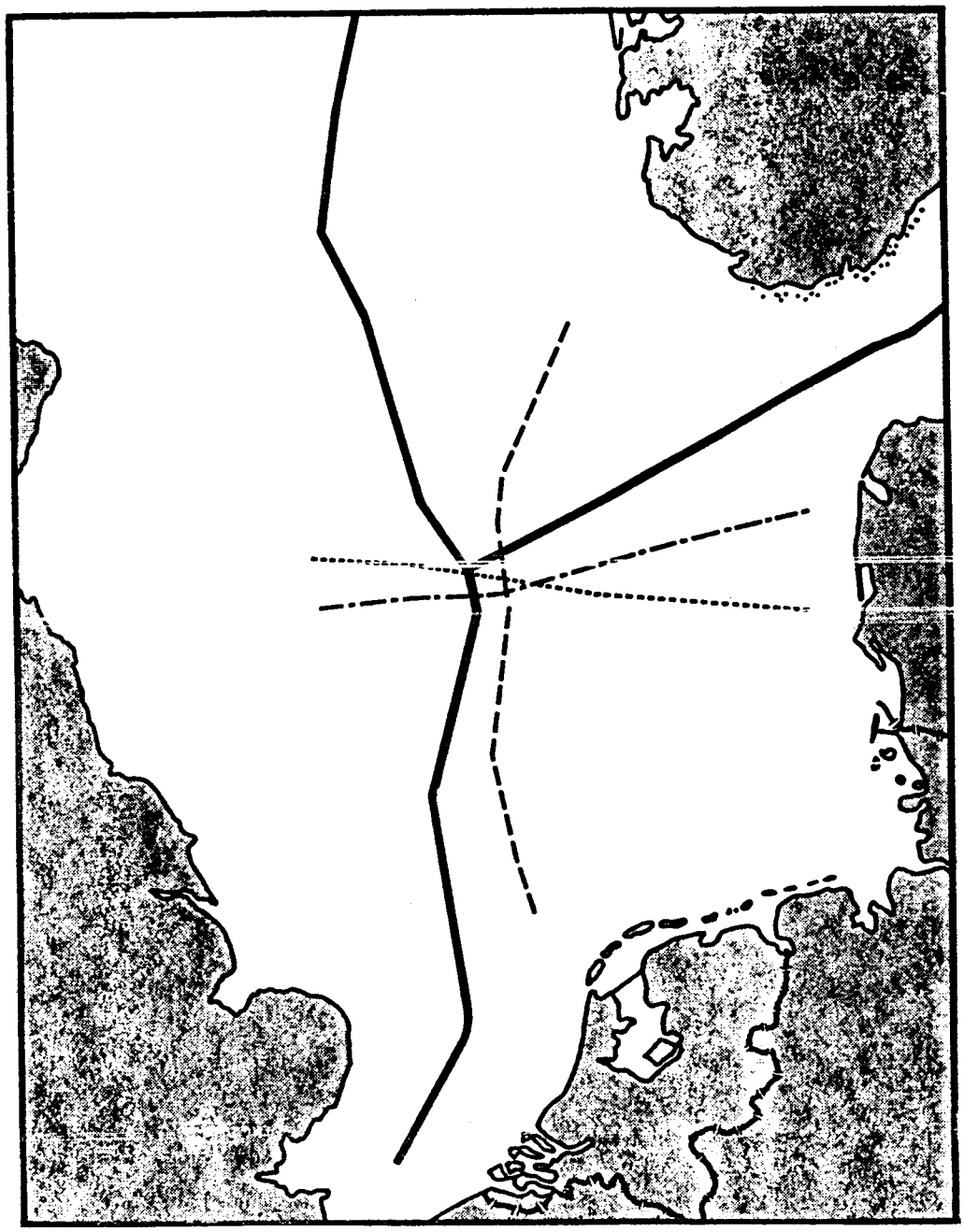


II

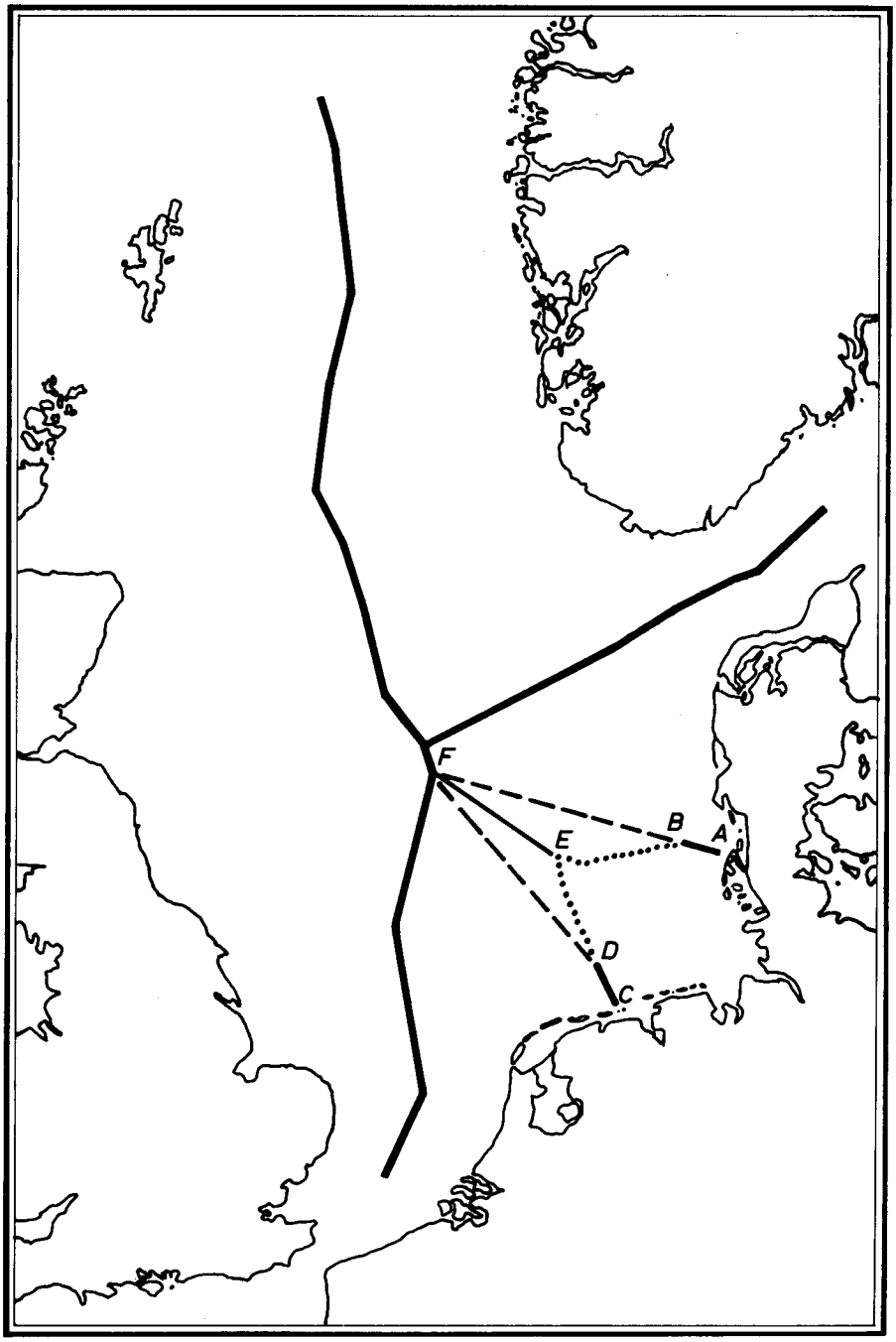


III

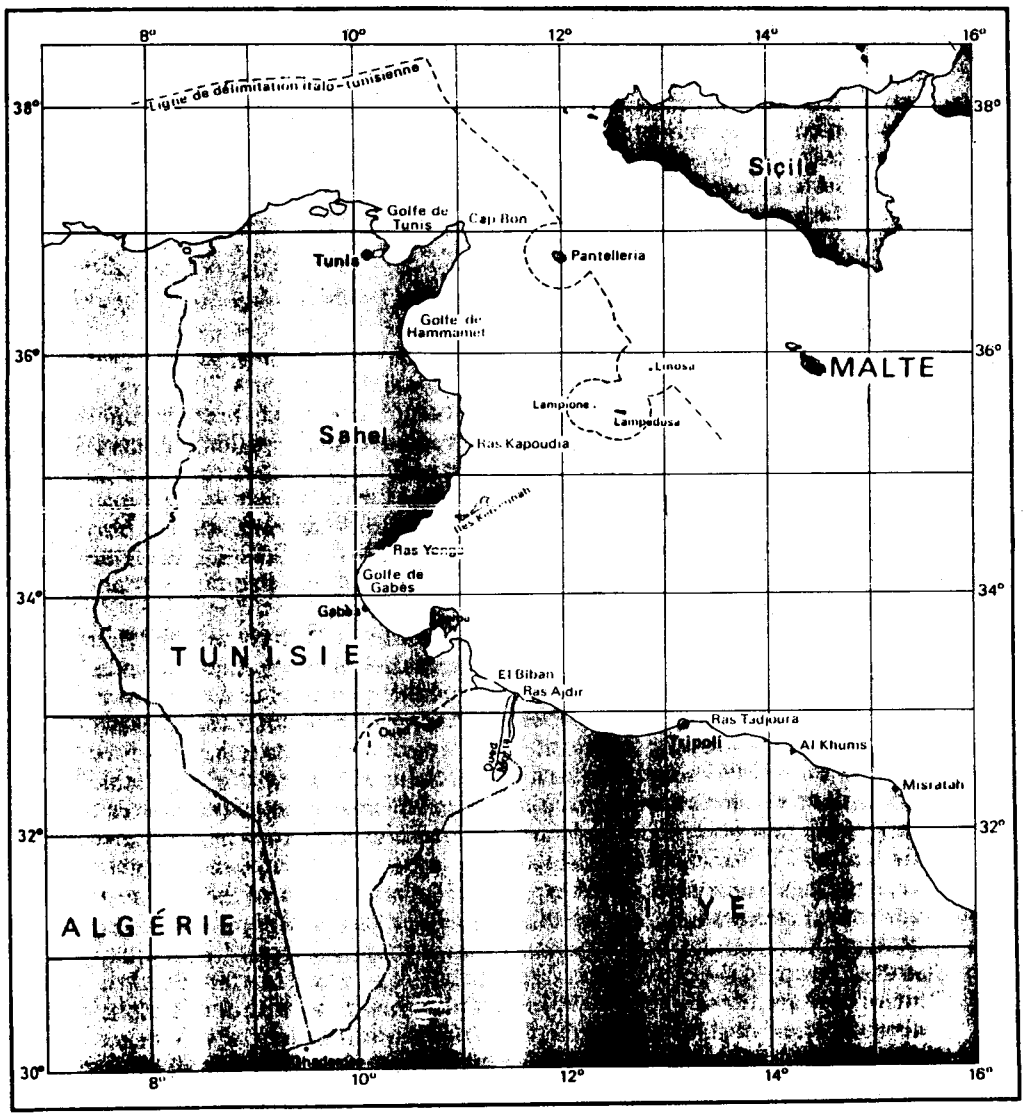
Nos casos I e II o estado B é prejudicado com a linha de equidistância.
No caso III o estado B é beneficiado.



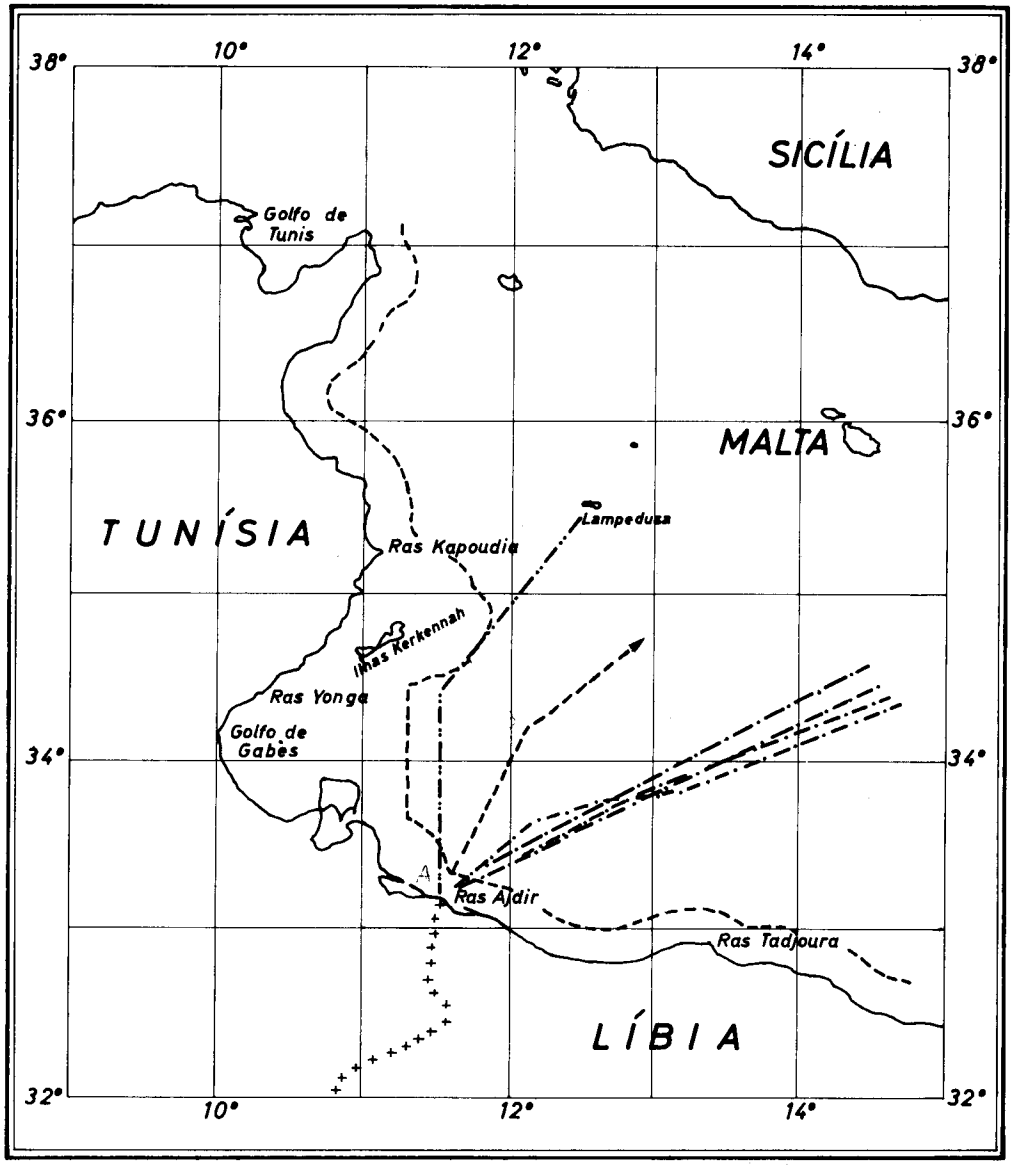
Linhas de equidistância no Mar do Norte, excluídas as linhas de delimitação entre RFA, Holanda e Dinamarca.



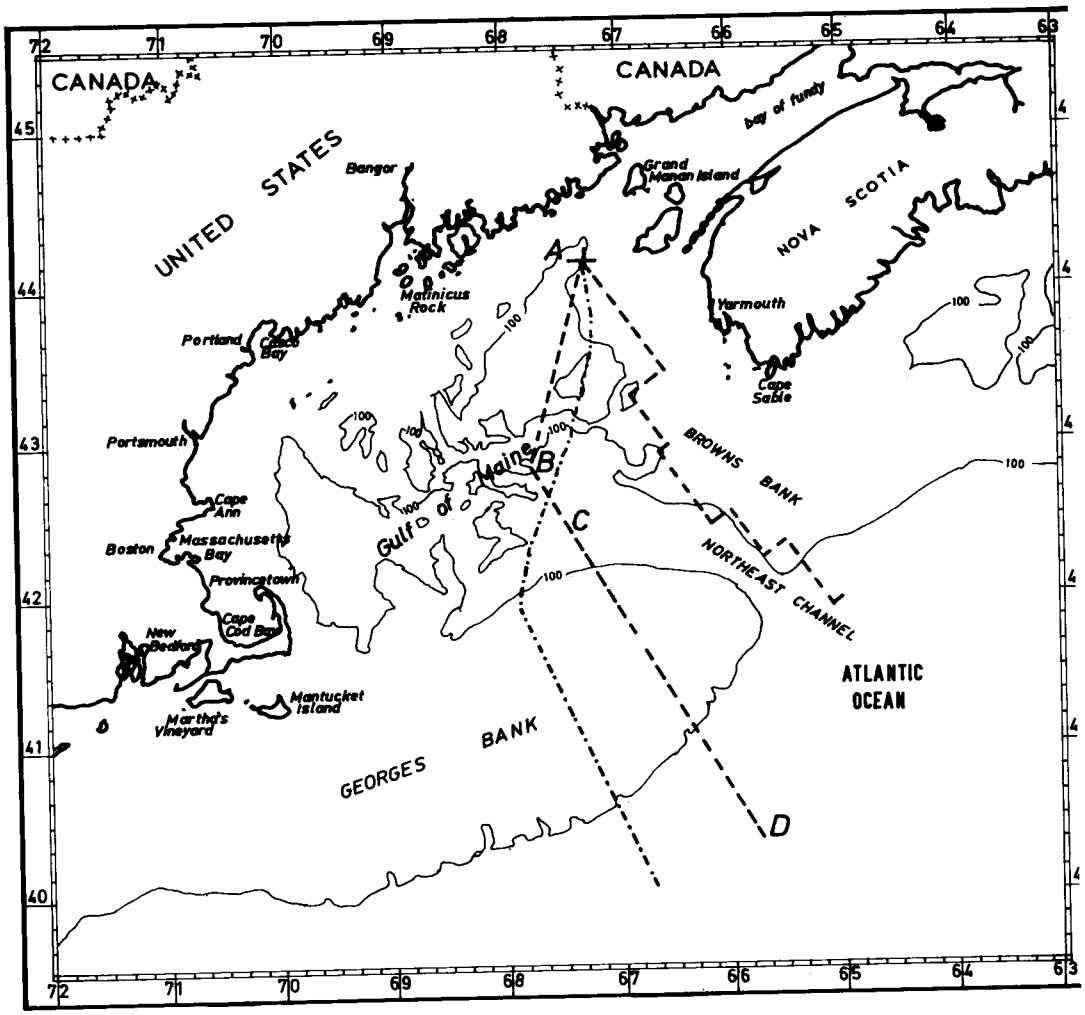
CDEBA — linhas de equidistância entre RFA, Holanda e Dinamarca.
CDFBA — sentença do Tribunal Internacional de Justiça de 1969.



Linha de delimitação italo-tunisina.



Linha a tracejado grosso — Sentença do Tribunal Internacional de Justiça de 1982.



ABCD — Sentença do Tribunal Internacional de Justiça de 1984.

MARINHEIROS IRLANDESES E DE ASCENDÊNCIA IRLANDESA NA MARINHA PORTUGUESA

Professor Doutor JOHN DE COURCY-IRELAND

CONSEGUI compilar esta comunicação como a minha pequena homenagem à contribuição ímpar de Portugal para a História Marítima mundial e como um pequeno gesto de apreço pela cultura e as tradições de uma pequena nação com uma grande alma, somente através do auxílio generoso que me foi prestado por:

Arquivo da Marinha e o seu pessoal;
Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Alexandre Fonseca;
e os outros membros da Academia de Marinha, a quem não posso expressar eloquentemente a minha gratidão.

O primeiro marinheiro irlandês que sei ter servido na Marinha portuguesa foi um GUILHERME BRUM (Brow), cujo nome e classificação como sendo irlandês se encontra na lista dos que partiram de Lisboa em 1588 na Campanha da Inglaterra de Filipe II da Espanha, que pode ser vista na Biblioteca Nacional e no Palácio da Ajuda. Ele serviu no galeão *S. Mateus*, que foi um dos navios mais empenhados na luta no Canal da Mancha e ao largo das Gravelinas, onde foi empurrado para terra por um grupo de navios inimigos e, eventualmente, capturado pelos holandeses mas que afundou devido aos danos muito extensos quando voltou a navegar. É provável que Brum tenha perecido.

Em 1640, conforme documentos existentes no Arquivo Histórico Ultramarino, outro GUILHERME BRUM, certamente um marinheiro, estava ocupado em recrutar refugiados irlandeses em Portugal para viajarem para o Brasil e aí estabelecerem-se.

Em 1698, um refugiado irlandês, GARRET O'MURPHY, apareceu no comando de um navio com 26 canhões na Marinha portuguesa. Esta informação apareceu no decurso de um estudo feito para a Sociedade

Butler — os arquivistas da família Butler — uma das mais conhecidas na Irlanda, sobre os Butler que foram para o mar. O estudo foi feito pela Sr.ª Foley, nascida em Butler, uma conferencista espanhola no University College em Dublin, oficialmente confirmado pela árvore genealógica dos Butler de Espanha, muitos dos quais descendem de Garret O'Murphy, cuja família deixou Portugal e foi para a Espanha no século XVIII.

Desde o início do século XVIII até os nossos dias, irlandeses ou os seus descendentes têm servido constantemente na Marinha portuguesa. Provas disso encontram-se no Arquivo da Marinha e nas páginas de «Três Séculos no Mar», do Comandante Esparteiro. Por vezes tenho podido recolher maiores detalhes das carreiras de alguns desses indivíduos no material existente no «Mariner's Mirror», o órgão da Sociedade Britânica para a Pesquisa Náutica, na Revista da Marinha e nos arquivos do «Diário de Notícias».

Durante a época mais agressiva do Império Otomano na Europa, no começo do século XVIII, uma frota turca no Mediterrâneo Oriental apoiou os exércitos turcos e ameaçava os possessões de Veneza e o solo italiano. O Papa fez um apelo por ajuda e o governo português enviou uma frota para o Mediterrâneo para auxiliar as esquadras de Veneza e do Papa. Era Comandante de um brulote na frota portuguesa, o *Santo António de Pádua*, o Capitão THOMAS TULLY; dois voluntários irlandeses, ANTÓNIO CARY e TADEU DALY também serviram em navios portugueses. Tully, Cary e Daly estiveram presentes na decisiva derrota dos turcos ao largo do Cabo Matapan, em 19 de Julho de 1717.

O Capitão JOÃO ÁLVARES FARREL, que aparentemente serviu primeiro na Marinha Mercante e foi depois levado para a Armada, serviu entre 1740 e 1749 nas escoltas atlânticas de e para o Brasil. Em 1741, na escolta daquele ano, ele navegou em segurança para Lisboa, vindo da Baía, em 9 dias. Em Abril de 1749, zarpou como piloto da escolta e Capitão de um iate armado para Moçambique, onde foi retirado da escolta, em direcção à Índia e encarregado da organização da defesa naval da costa de Moçambique.

O Capitão-Tenente DIOGO TOBIN era, em 1741, Comandante do navio-de-guerra *S. João Baptista*, numa esquadra enviada para apoiar as autoridades portuguesas na Índia, sob pressão vinda de várias direcções. Ele continuou no comando desse barco até à sua destruição em Goa, em 1747.

Em 1742 um DIOGO HOGAYTA era Terceiro-piloto na nau com 74 canhões *Nossa Senhora da Conceição*, construída em Lisboa em 1733, Navio-Chefe de outra pequena esquadra enviada naquela ano para a

Índia. Penso que ele era membro de uma conhecida família irlandesa de marinheiros — Hoggarty — membros da qual com diversa grafias desse nome serviram com distinção na Marinha francesa no século XVIII.

O Capitão-Tenente TOMÁS MAC MAHOM, filho de um soldado, segundo Esparteiro, distinguiu-se no comando de uma frotilha de barcos leves numa longa campanha contra as esquadras Mahratta, que atacavam as possessões portuguesas na Índia.

GABRIEL FRENCH FALLON, que serviu por pouco tempo na Marinha britânica, entrou na Marinha portuguesa como Guarda-Marinha em 1754 e daí em diante serviu Portugal com alta distinção como oficial de Marinha por 46 anos, até à sua reforma em 1800. 35 anos, 8 meses e 17 dias desse período foram realmente pasados no mar, onde contraiu escorbuto e passou por muitas outras vicissitudes. Foi promovido a Tenente em 1759 e a Capitão-de-Fragata em 1762. Tomou parte em onze campanhas navais específicas. Entre as suas missões, levou para o Brasil o Decreto do Rei D. José a expulsar os Jesuítas, em 1758; em 1762, trouxe urgentes despachos do Brasil para Lisboa, atravessando patrulhas espanholas durante a Guerra dos Sete Anos e em 1774 escoltou até ao seu destino o recém-nomeado Embaixador português no Marrocos. Serviu ao todo em 10 navios, a maior parte dos quais em fragatas. Desde 1790 até 1800, desempenhou o cargo de grande responsabilidade de Director do Arsenal Naval de Lisboa e está registado que acompanhou, meticulosamente, para o mar nos seus treinos cada um dos navios construídos no Arsenal. Parece ter tido uma carreira bastante exemplar.

O seu filho, GABRIEL FRENCH FALLON JUNIOR também começou pela Marinha inglesa; depois a portuguesa, servindo durante a Guerra Revolucionária Francesa na esquadra portuguesa no Canal da Mancha e na famosa esquadra de treino do Marquês de Nisa. Atingiu o posto de Capitão-de-Fragata em 1800.

ROBERT MAC DOWELL, também grafado Mac Dowall e Mac Douell nos registos, deve ter entrado para a Marinha na década de 1740, já que na época da Guerra dos Sete Anos ele já era Capitão-de-Fragata, a comandar com sucesso fragatas durante todo o período em que Portugal esteve empenhado nas hostilidades, operando no Atlântico. Em 1765 ele era Segundo Comandante das naus *S. José* e *N.ª Sr.ª das Mercês*, com 54 canhões. O seu primeiro comando de um barco da classe foi no *N.ª Sr.ª da Ajuda* e *S. Pedro de Alcântara* no Atlântico Norte e ao largo do Brasil e de Marrocos. Na guerra da Independência dos Estados Unidos, quando a Espanha lutou num dos lados e Portugal no outro, o maior medo do governo em Lisboa era o de uma penetração maciça espanhola

nos territórios portugueses a Norte do Estuário do Prata, particularmente a ilha de Santa Catarina. Mac Dowell, na bela nau com 50 canhões *Santo António e S. José* foi enviado em 1776 ao comando deste e de outros seis navios, a que posteriormente se juntaram outros 14, para afastar os espanhóis. Ele não conseguiu im edir uma força espanhola considerávelmente superior à sua de tomar a ilha de Santa Catarina, mas depois, demonstrando um talento considerável, forçou os espanhóis a dividir as suas forças e arriscou um ataque sobre uma unidade mais fraca, por um grupo português mais forte. O seu maior sucesso aconteceu quando, tendo ouvido tiros uma noite em que patrulhava com o seu navio-chefe ao largo da costa sul do Brasil, encontrou uma das suas fragatas empenhada em luta desigual com o barco espanhol da classe do *Santo Agostinho* que, com 72 canhões, era muito mais potente do que o seu próprio. Atacou e, numa longa batalha em que o seu navio disparou 485 tiros, ele danificou severamente o barco espanhol, causando a perda de mais de metade da sua tripulação, capturando-o e levando-o triunfalmente para o Rio de Janeiro. Ele parece ter-se reformado logo a seguir.

JOÃO ANDRÉ COLLEN, que parece ter pertencido a uma família irlandesa que ainda hoje produz engenheiros e desenhadores na Irlanda, esteve em Damão (Índia) em 1769 e desenhou e supervisionou a construção, ali, de uma fragata com 36 canhões, a *S. Francisco Xavier,* que serviu com excelência na Marinha portuguesa por mais de 50 anos, a maioria dos quais em águas europeias — a sua carreira é contada por Esparteiro como sendo uma das mais variadas da de qualquer outro navio na frota portuguesa no século XVIII.

FREI JOSÉ MAYNE tornou-se um dos capelões-chefe na frota portuguesa em 1777.

Entretanto GUILHERME GALWAY, que tinha sido Guarda-Marinha na Armada inglesa, incorporou-se à de Portugal na década de 1750; foi promovido a Capitão-Tenente durante a Guerra dos Sete Anos e, em 1780, por decreto real, a Capitão-de-Mar-e-Guerra, quando estava no comando do *S. Sebastião,* com 64 canhões. Em 1784, ao comando da nova e potente fragata *Tristão,* foi encarregado da importante Patrulha Barbárica no Estreito de Gibraltar, uma das mais importantes responsabilidades da Marinha portuguesa naquele período, a nível nacional e internacional. Ele tornou a executar a mesma tarefa em outras fragatas, em 1785 e 1787. Em 1790 reformou-se com uma bela pensão mas foi chamado de volta em 1793, quando Portugal entrou na Guerra Revolucionária Francesa. Ao comando do *S. José e Nossa Senhora das Mercês,* um moderno navio com 64 canhões e 457 tripulantes, com o mesmo nome do

navio em que Mac Dowell servira, foi-lhe atribuída a missão de superintender o transporte de um grande comboio militar através dos Estreitos e desembarcar um exército em Rousillon, no sul da França. Ele organizou patrulhas ao largo da costa francesa mas, infelizmente, afogou-se, juntamente com 414 homens da sua tripulação, quando o navio foi destroçado por uma tempestade terrível na viagem de regresso a Lisboa, em 1794.

JOÃO SHADWELL CONNELL, cuja verdadeira patente naval não consegui descobrir, foi, de 1764 a 1768 Governador de Lagos e superintendente de todos os portos da costa algarvia. A sua correspondência com Lisboa existente nos arquivos revela o seu conhecimento detalhado desses portos mas, também, as dificuldades que tinha em fazer ver às autoridades a importância de gastar algum dinheiro para manter os portos do Algarve em perfeitas condições para servir os navios.

DIOGO NICOLAU KEATING, cadete naval em 1789, Guarda-Marinha em 1787 e Segundo-Tenente em 1789, tornou-se Segundo-Comandante de uma força de fuzileiros em 1793, Capitão-Tenenet em 1796 e Capitão-de-Fragata em 1806. Em 1796 comandava uma corveta, *Princesa da Beira*, com a qual capturou um corsário argelino. Em 1800 foi-lhe entregue o comando de uma fragata novíssima, *Príncipe do Brasil*. Dois anos depois, foi transferido para o comando de uma fragata construída no Brasil, que actuava como Navio-Hospital na patrulha do Estreito de Gibraltar. Em 1806, ao comando do rápido bergantim *Vingança*, capturou outro corsário argelino. Transferido para a corveta *Voador*, foi posto no Comando da Defesa da Costa do Algarve. Em 1807 acompanhou a Corte quando esta emigrou para o Brasil por causa da ameaça de invasão napoleónica. Lá tornou-se Capitão-de-mar-e-guerra em 1808 e Comandante de Divisão em 1817, vindo a falecer antes do retorno da Corte.

O seu filho, DIOGO KEATING, foi para o Brasil com o seu pai, estudou Matemática no Rio de Janeiro, apresentou-se como voluntário na Marinha em 1815 e tornou-se Segundo-Tenente em 1821. Quando a Corte regressou a Portugal, permaneceu no Brasil, tornando-se um dos oficiais fundadores da Marinha daquele país.

JOÃO O'CONNOR, tendo-se tornado secretário da Brigada de Fuzileiros em 1798, foi enviado, em 1800, com o grande Almirante Nisa numa missão de vital importância a S. Petersburgo. Quando o Almirante ali faleceu, O'Connor encarregou-se da missão com sucesso e, no regresso, recebeu uma certidão garantindo-lhe o salário de Capitão-de-Mar-e-Guerra, além do seu salário de Secretário da Brigada de Fuzileiros, trabalho que retomou. Reformou-se em 1805, devido à saúde que se deteriorava.

MATHEUS WELCH era Primeiro-Tenente em 1793 a bordo do rápido e belo navio da classe de 90 canhões, o *Conceição,* e foi depois transferido para o *Vasco da Gama,* com 80 canhões, empenhado na patrulha do Atlântico Norte, para defender o comércio dos corsários franceses e argelinos. Em 1800 foi-lhe confiado o comando do bergantim *Gaivota,* na fase final das célebres e bem sucedidas operações do Almirante Nisa nas águas sicilianas. De volta a Portugal, foi-lhe ordenado que escoltasse navios destinados à Índia até à Madeira e que protegesse, no retorno, um comboio carregado de trigo vindo de Marrocos. Ele ca turou vários navios franceses durante essas operações. De regresso a Faro para serviço de patrulha, foi chamado a Lisboa e fez a viagem em 4 dias. Foi então promovido a Capitão-de-Fragata, mas pediu a demissão da Marinha por motivos não especificados.

JOÃO MACKLIN começou a sua carreira naval na Armada inglesa mas depois de três anos transferiu-se para a Marinha portuguesa, tendo-lhe sido concedida licença para se apresentar como voluntário. Falava fluentemente Português, além do Francês e do Inglês. Tornou-se Segundo e depois Primeiro-Tenente durante a Guerra Revolucionária Francesa, quando serviu em vários navios no Atlântico e no Mediterrâneo. Em 1800 foi promovido a Capitão-Tenente e encarregado dos abastecimentos navais. Em 1800 foi promovido a Capitão-Tenente e encarregado dos abastecimentos navais para a África Ocidental e a Índia. Quando a invasão napoleónica tornou-se iminente, requereu a sua passagem a Capitão de um navio armado para auxiliar na defesa de Lisboa. Em vez disso, foi-lhe dado o Comando de um navio de tipo não registado para escoltar um grupo de freiras que fugia de Portugal para a Inglaterra. Aí começa um período sem registos nos arquivos navais, até que um documento regista a sua morte em 1813, juntamente com um decreto do Palácio Real no Rio de Janeiro, registando que ele faleceu devido a grandes dificuldades sofridas durante uma série de missões extraordinárias de vital importância para Portugal e, mais notável ainda, — e era ordenado expressamente que não devia tomar-se como precedente — esse decreto ordenava que por causa dos seus não especificados serviços excepcionais, a sua viúva devia continuar a receber o soldo do seu marido. Mais espantoso ainda, por ocasião da sua morte, um pagamento em dinheiro foi feito aos seus dois filhos. Seria de grande interesse e uma homenagem aos enormes talentos que Macklin deve ter possuído, descobrir quais foram os excepcionais serviços que ele prestou.

RAIMUNDO MAXIMINO DE MIRANDA EVERARD era descendente de uma família irlandesa cujos membros também serviram no

mar, sob as bandeiras holandesa e inglesa. Ele era, em 1793, Segundo-Tenente na grande fragata *Fenix,* com 46 canhões e uma tripulação de 379 homens, que acompanhou a esquadra enviada por Portugal a pedido da Inglaterra, para cooperar com a sua frota contra os franceses no Canal da Mancha. Em 1802, promovido a Capitão-Tenente, comandava o bergantim *Diligente* na patrulha do Estreito de Gibraltar e entrou em acção contra corsários argelinos. Navegou com a Corte na viagem de exílio para o Brasil.

FRANCISCO INÁCIO DE MIRANDA EVERARD já era Capitão-Tenente em 1800; depois de servir contra os franceses, foi-lhe dado o comando da fragata de construção brasileira com 36 canhões, *Vénus,* e enviado para o Rio de Janeiro para organizar a defesa naval da costa do Brasil contra possíveis expedições navais francesas, tal como a que capturou temporariamente o Rio na guerra de sucessão espanhola. Ele e o seu barco foram chamados de volta à Europa em 1805. Não pude descobrir o que lhe sucedeu entre esse ano e a década de 1820, quando ficou do lado Miguelista, na Guerra Civil sobre Governo Constitucional e foi encarregado do bloqueio da liberal Ilha Terceira, até que uma esquadra constitucional o quebrasse. Logo após, retirou-se do serviço activo. A Guerra Civil entre liberais e absolutistas decidiu-se largamente no mar, como os líderes das duas facções aperceberam-se de que assim tinha de ser. Os liberais adquiriram navios de várias procedências e procuraram tripulações onde as pudessem encontrar, não — obviamente — nos países da pró-absolutista Santa Aliança mas na França e na Inglaterra. Entre os recrutas conseguidos na Inglaterra, havia um número de irlandeses que serviam ou haviam servido na recente Guerra Napoleónica, na Armada inglesa. 16 a 20 % desse pessoal era, na época, irlandês. Documentos no Arquivo da Marinha dão os nomes desses homens e incluem uma boa dose de correspondência sobre atrasos de pagamento, alegados ou reais.

Uma lista dos postos do pessoal irlandês nessa esquadra finalmente vitoriosa, todos voluntários, segue:

DAVID BARRY (a bordo do *D. Maria II*)
E. BOYD (*D. Pedro*)
JAMES DONOVAN (no Navio-Chefe *Rainha de Portugal* — registo de que foi pago em dia)
RICHARD HENNESSY (também no Navio-chefe e pago)
JOYCE (no *D. Pedro,* mestre de navio)

JOHN MCGILL (em três navios, mas não recebeu prémio em dinheiro devido: adoeceu e não pôde regressar a casa)
MC QUILKIN (na decisiva batalha de S. Vicente)
WILLIAM POWELL (no Navio-chefe: pago)
CHARLES SHERLOCK (camareiro do Comandante durante dois anos no Navio-chefe, tomou parte em todas as acções da Guerra Civil no mar, requereu o pagamento de seis meses em atraso)
ANTHONY WALSH (*D. Maria II*)

Além destes e de um oficial nascido na Irlanda, um oficial de ascendência irlandesa e um médico irlandês, navegaram com a esquadra liberal:

VAN HALAN MURPHY, parente afastado do Murphy de 1698, tinha tido uma vida aventurosa e juntou-se aos liberais em 1831 e serviu na sua frota durante toda a Guerra Civil em vários navios até 1834.

ROGER MAC MANUS, antigo médico assistente na Armada inglesa, serviu a causa liberal primeiro no *D. Maria II*, distinguindo-se tanto em acção contra os Miguelistas em 11 de Outubro de 1830, que foi promovido a médico-chefe e transferido primeiro para o *Constituição* e depois para o brigue *Vila Flor* e aí tomou parte na decisiva batalha ao largo do Cabo de S. Vicente, onde a sua conduta tornou a merecer elogios. Ele continuou a servir mas, quando não era pago, reclamava e foi demovido para o fim da lista de médicos. Após muita disputa, foi demitido mas recebeu dois anos de pagamento, voltando à Irlanda com meia-pensão da Marinha inglesa.

GEORGE MAC DONOGH tinha sido Guarda-Marinha no *HMS Windsor Castle* quando, em 1824, o Rei D. João VI refugiou-se a bordo no *Jeto*, após o bem sucedido golpe absolutista do seu filho D. Miguel. O rei ficou impressionado com a sua eficiência e escreveu pessoalmente ao Rei Jorge IV da Inglaterra, requerendo promoção para ele. Foi imediatamente promovido a Tenente. Tendo, como muitos outros visitantes de Lisboa, ficado fascinado pela beleza da cidade e o encanto dos seus habitantes, quando os agentes liberais apareceram a recrutar, Mc Donogh ofereceu de imediato os seus serviços e rapidamente impressionou pelo seu entusiasmo e experiência; servindo como «Capitão Frederic George» no *Rainha de Portugal*, um antigo barco da Companhia das Índias inglesa,

num momento crítico na batalha do Cabo de S. Vicente (em que os Miguelistas tinham superioridade numérica), ele conduziu um grupo de ataque ao *D. João VI,* um dos maiores barcos da frota Miguelista. A sua audácia assustou o inimigo, o barco rende-se, o moral dos Miguelistas foi quebrado, os seus barcos fugiram ou renderam-se e a sua causa entrou em colapso. No momento da vitória, porém, Mac Donogh foi mortalmente ferido. Os seus colegas enviaram uma petição ao novo governo, requerendo que, embora Mac Donogh tivesse entrado para a frota como voluntário, o seu mais próximo parente (a sua mãe) deveria receber uma indemnização. Ofereceram-lhe, eventualmente, £ 2.000 — dois anos de pagamento do soldo de Capitão, que ela aceitou mas, não lhe tendo sido enviado o dinheiro, ela finalmente reclamou e quando lhe ofereceram £ 500, a senhora recusou-as. Como terminou a controvérsia, não consegui descobrir.

Dois outros oficiais irlandeses aparecem fugazmente na história de Esparteiro por essa altura. JORGE COWAN, que hesitou quando o seu Capitão THOMAS SACKVIL LE CROSBY, comandante do *Martim de Freitas* no Brasil em 1826 resolveu voltar a Portugal e, finalmente, decidiu ficar no Brasil e serviu no Navio-chefe *D. Pedro I* e o próprio Crosby, que deixou o *Martim de Freitas* no Brasil, voltou para Portugal e, em 1831, juntou-se aos liberais, tornando-se o Primeiro Comandante do *Rainha de Portugal,* sem muito entusiasmo, sendo preso e privado do seu comando por actividades duvidosas.

Entretanto, DIOGO O'GRADY, que fizera um curso na Academia de Marinha de Lisboa em 1805, foi para o barco da classe *Afonso de Albuquerque* em 1807 e passou a Segundo-Tenente, tendo estado na esquadra que acompanhou a Corte ao Brasil, foi promovido a Primeiro-Tenente em 1808 e mais tarde foi nomeado Ajudante-de-Campo do Governador de S. Paulo e deixou a Marinha.

Nos anos que se seguiram à Guerra Civil a inevitavelmente pequena Marinha portuguesa tinha a formidável tarefa de manter a Pátria-Mãe em contacto constante com as suas possessões ultramarinas tão largamente dispersas; de protegê-las, com a sua presença, da ambição das grandes potências invejosas; de assegurar a ordem e o Governo oficial desses territórios e de manter o prestígio de Portugal nos oceanos do mundo. A auxiliá-la a levar a bom termo essas tarefas, a Marinha portuguesa teve o concurso de numerosos oficiais nascidos na Irlanda ou de ascendência irlandesa.

Um dos mais bem sucedidos desses foi BRUNO NUGENT WHITE, nascido em Falmouth de pais irlandeses. Ele alistou-se na Marinha portuguesa em 1828, tornando-se Segundo-Tenente em 1835, Primeiro-Tenente em 1841, Capitão-Tenente em 1852 e Capitão-de-Fragata em 1861. Foi, durante algum tempo, professor de Inglês na Escola de Cadetes; foi um especialista em artilharia, escolhido para supervisionar um exercício de tiro da frota diante do Rei de Portugal; quando era Capitão da Corveta a vapor *Estefânia,* foi enviado em várias delicadas missões navais, especialmente ao Brasil na década de 1850 e recebeu o comando da primeira missão assignada à corveta *Bartolomeu Dias* e, mais tarde, da *Estefânia.* Já em 1830, quando ainda era Cadete, ele havia demonstrado tantas possibilidades que lhe foi entrege o comando de uma escuna, a *Oriental,* e teve um papel especial em tirar a Marinha de Portugal da era da vela para a era do vapor. O seu último comando, em 1864/5 foi o da corveta *Duque de Palmela.* Reformou-se em 1869, deixando atrás de si o registo de uma carreira cheia de referências ao seu entusiasmo e à sua inteligência.

No ano em que Nugent White se alistou na Marinha portuguesa, o governo de D. Miguel recebeu a oferta de uma oportunidade notável, pelo general JOÃO DOYLE, que serviu na Guerra Peninsular contra Napoleão, foi capturado pelos franceses e depois da guerra interessou-se pelos modernos barcos a vapor que eram construídos na Inglaterra e na França e dizia ter estado no primeiro barco a vapor a atravessar a Baía da Biscaia. De regresso a Portugal, por que se tinha apaixonado, ele elaborou um plano notável para fazer de Lisboa o centro de distribuição dos barcos a vapor (que lhe pertenciam), do Correio do Norte da Europa para o Mediterrâneo e do Mediterrâneo para o Norte da Europa. Caso os seus planos se tivessem materializado, a sua frota de barcos a vapor com pavilhão português teriam antecipado os enormes sucessos posteriormente obtidos para a Inglaterra pela «P & O Line». D. Miguel não tinha nem o tempo e nem, talvez, inteligência para ver a magnitude dos planos de Doyle e o seu contacto com D. Miguel impediu-o de conseguir influência quando os liberais venceram.

JOÃO MARIA DRUMGOOLE era Tesoureiro (Chefe do Departamento Administrativo) em 1839 numa das últimas fragatas à vela da Marinha portuguesa. O *D. Maria II,* em que ele fez um longo cruzeiro via Rio de Janeiro e Moçambique até Goa e volta enquanto ? ? ? ? ? ?

MARCUS DOLHUNTY, nascido na Irlanda em 1816, era um Cadete e, em 1835, passou no exame para tornar-se Guarda-Marinha mas, tendo-se descoberto que estava acima da idade regulamentar, foi transferido para a Marinha Mercante.

JOÃO GILMORE SENIOR era um Segundo-Tenente na corveta Cibele, de 26 canhões, em 1839 num cruzeiro similar ao de Drumgoole no *D. Maria II*, possivelmente na comitiva desta, e parece ter depois disso avançado lentamente na carreira até à década de 1860 quando, ? ? ?

JOÃO GILMORE JUNIOR alistou-se em Agosto de 1865, como Cadete. Foi numa viagem de treino até aos Açores e à Madeira numa antiga corveta à vela, a *D. João I*, construída em 1828 em Damão, Índia. Foi depois transferido para a corveta a vapor *Duque de Palmela*, de 953 toneladas, comandada desde havia pouco, por Nugent White, que visitou o Rio de Janeiro para participar nas comemorações do Dia Nacional do Brasil e de ois seguiu para Luanda como Navio-chefe da melhor base naval portuguesa em África, tendo encontrado temporal e sofrido danos consideráveis a caminho. Ela substituiu a *Infante D. João* como Navio-chefe em 26 de Novembro de 1866 e, uma semana mais tarde, Gilmore morreu a bordo com febre.

Documentos existentes no Arquivo da Marinha que nas décadas de 1850 e 1860, a Marinha portuguesa manteve estreitas relações com o Iate Clube Real de Cork, reputado o mais antigo Iate Clube do mundo.

JOAQUIM DE SOUSA BIRNE, que eu julgo pertencer à conhecida família irlandesa dos Byrne, que produziu bons marinheiros, alistou-se na Marinha em 1890 na base de Moçambique na corveta a vapor *Duque da Terceira*, de 29 toneladas, construída em 1864 em Lisboa, com 14 canhões e capaz de uma velocidade de 9.3/4 nós. A corveta era, em 1890, um dos dois navios-escola de cadetes da Marinha. Birne impressionou os seus superiores, subindo rapidamente de Cadete de 2.ª Classe para Cadete de 1.ª Classe. Mais tarde ele serviu no mesmo navio como Segundo-Tenente numa longa viagem para a Índia e aos Mares da China. De volta a Moçambique a corveta foi chamada a desembarcar um grupo de desembarque para lidar com uma rebelião local. Birne era um dos membros desse grupo e recebeu menção nos despachos por coragem e iniciativa. A sua carreira posterior está por examinar.

ALFREDO DE SOUSA BIRNE era Segundo-Tenente em 1908 na canhoneira *Zambeze* e também mereceu louvor pela sua conduta num desembarque que ele comandou na Guiné-Bissau, na África Ocidental.

HUGO O'NEILL, descendente de uma das famílias mais ilustres da Irlanda, nascido em 1874, Cadete em 1896 a bordo do cruzador blindado *Vasco da Gama,* em 1898, e Guarda-Marinha em 1899 no velho *Duque da Terceira,* onde ele ainda estava em 1902 quando foi promovido a Segundo-Tenente; ele serviu os restantes oito anos no Iate Real e, aquando da queda da Monarquia em 1910, demitiu-se da Marinha, o que retirou o seu nome das suas listas.

CAPITÃO-DE-FRAGATA O'NEILL, outro dos muitos O'Neills que se estabeleceram em Portugal (só na lista telefónica de Lisboa constam 29), serviu fielmente na Marinha portuguesa moderna e reformou-se muito recentemente depois de um período no Comando da Base Naval de Faro.

O Segundo-Tenente ÁLVARO DE NAVARRO HOGAN, Conde de Arnoso, serviu como Cadete e depois, em 1902, como Guarda-Marinha na canhoneira *Diu,* então estacionada na longínqua base de Timor. Ele tinha estado por pouco tempo a serviço no cruzador *São Gabriel*; em 1905 era Segundo-Tenente e foi colocado na nova canhoneira construída em Lisboa, a *Pátria,* de 636 toneladas, 4 canhões de 4" e velocidade de 16.71 nós. Fez uma viagem científica muito extensa ao largo do Brasil em 1906, retornando via Cabo Verde e Madeira. A bandeira de seda utilizada durante essa valiosa viagem foi entregue à Sociedade Geográfica de Lisboa e está exposta no Museu de Marinha em Belém. A carreira posterior de Hogan ainda tem de ser pesquisada.

JOSÉ CARLOS O'SULLIVAN SIMÕES era um Cadete-Engenheiro em 1904 no novo cruzador *Rainha D. Amélia,* na Esquadra Portuguesa do Atlântico Sul. Desde então ele prosseguiu uma bem sucedida carreira como engenheiro-naval, incluindo serviço na I Guerra Mundial, em que a Marinha portuguesa estava fortemente empenhada; a maior parte do seu tempo foi passada no cruzador *Adamastor,* de que ele se tornou engenheiro-chefe e ainda estava ao serviço em 1928.

O mais importante dos muitos marinheiros de ascedência irlandesa na Marinha portuguesa foi, de longe, JAIME DANIEL LEOTE DO REGO, que atingira o posto de Contra-Almirante, quando faleceu com a idade de 56 anos em 1923 e que foi agraciado pelos Governos da França, Itália, Japão e Grã-Bretanha com a entrada em Ordens importantes e que recebeu muitas condecorações e frequentes menções em despachos do seu próprio Governo. Ouvi falar, pelo Reverendo Padre Terence Mac Lau-

ghlin, até há pouco prior da Paróquia Dominicana Irlandesa do Corpo Santo em Lisboa, que Leote do Rego descendia da família irlandesa *Elliot,* que se fixou em Lisboa e que frequentava a Igreja Dominicana Irlandesa. O seu tio foi um importante funcionário colonial em Moçambique.

Ao publicar o obituário de Leote do Rego em 27 de Junho de 1923, o *Diário de Notícias* descreveu-o como «um patriota fervoroso e sincero» e como «Espírito culto e estudioso, combativo e enérgico (que não se deixava entibiar por adversidades ou contratempos» e continua: «Ele mantinha, vivo e forte, o culto pela Marinha de Guerra, de que Leote do Rego era incontestavelmente uma figura de inconfundível relevo. Queria-lhe como a uma família e os seus mais inquebrantáveis esforços tendiam a erguê-la, elevando-a ao esplendor compatível com os recursos nacionais e dotando-a com o material necessário para o eficaz desempenho da sua alta missão».

Seria necessário um livro grande para descrever todos os grandes feitos deste homem e estou surpreendido porque, tanto quanto sei, nunca ninguém o escreveu. Ele descreveu algumas das suas mais remotas experiências num livro chamado «Marinhas», prefaciado por Lopes de Mendonça. Leote do Rego serviu em inúmeros navios na África Ocidental onde foi, durante algum tempo, Governador de São Tomé e Príncipe. Fez o primeiro levantamento hidrográfico rigoroso e detalhado das águas ao largo de Moçambique, cuja iluminação e marcação por bóias ele planeava. Por esse trabalho recebeu uma carta de elogio e agradecimento do Almirantado Inglês; fez o primeiro levantamento das quedas de Cabora-Bassa; recebeu muitos elogios pela análise detalhada de um ciclone no Canal de Moçambique; as suas superiores qualidades de marinheiro mereceram a gratidão das companhias de navegação alemãs pelos salvamentos dos seus barcos e tripulações; ele salvou vidas novamente por ocasião do grande incêndio do Funchal e reorganizou o sistema de treino naval da Marinha portuguesa. Entre muitos navios comandados por ele encontra-se a canhoneira *Chaimite,* o primeiro barco de guerra fabricado em aço em Portugal e o veterano *Vasco da Gama* de 1876, o primeiro blindado de Portugal, que era o navio-chefe de onde ele dirigiu os prodigiosos esforços da Marinha portuguesa na I Guerra Mundial entre Maio de 1915 e Dezembro de 1917.

O volumoso *dossier* da carreira de Leote do Rego está cheio de menções ao seu zelo, devoção ao dever, iniciativa, pensamento original e coragem. Ele era um crítico franco da atitude ditatorial do governo de Pimenta de Castro nos primeiros meses da Guerra de 1914 e do que

ele considerava a ineficácia do comando naval de então, pelo que foi sentenciado a prisão numa fortaleza naval. Ao sair, conduziu, de bordo do *Vasco da Gama,* a rebelião que derrubou Pimenta de Castro. Com uma clara noção da mudança na natureza dos combates navais, ele distinguiu-se pelo pormenor ds medidas limpa-minas e anti-submarinas que ele introduziu. Levou a cabo, em apenas 2 horas, em 1916, a captura de 35 barcos mercantes alemães, intactos, que ficaram internados no porto de Lisboa para as forças Aliadas e foi condecorado e altamente elogiado pela atenção pessoal que prestou ao desencalhe de um grande barco, encalhado nos bancos de areia de Lisboa num momento crítico da guerra. Quando ainda era Capitão-de-Fragata ele estava no comando das actividades navais portuguesas na Europa desde que Pimenta de Castro caiu e só foi promovido a Capitão-de-Mar-e-Guerra em Outubro de 1917. O golpe de Dezembro daquele ano levou-o para o exílio em Paris — e o seu nome foi retirado dos registos navais mas, em 1919, os formidáveis serviços por ele prestados ao seu país foram reconhecidos e ele regressou e foi promovido a Contra-Almirante e foi-lhe entregue a tarefa de reorganização naval do pós-guerra. Foi eleito Deputado ao Parlamento de Lisboa.

Uma medida do sucesso de Leote do Rego para elevar o moral da Marinha portuguesa a grandes alturas é dada pela inesquecível história da mais notável acção isolada da I Grande Guerra, quando a antiquada e cansada canhoneira *Augusto de Castro* desafio um dos mais novos e potentes submarinos da classe U, o U - 139, sob o comando do az dos submarinos, Arnaud de la Périère, de origem Huquenote, e neutralizou os seus esforços para afundar um navio mercante que levava a bordo importantes oficiais aliados. O cozinheiro de bordo do *Augusto de Castro* nesse acontecimento extraordinário chamava-se Ginnes, que me tem sido afirmado por diversas fontes não ser um apelido comum em Portugal e pode ter sido descendente de Maginnis, Mac Guiness ou Guinness, famílias irlandesas que saíram da Irlanda para o exílio no século XVIII. Talvez fosse apropriado que após tantos homens de origem irlandesa terem prestado serviço tão fielmente a Portugal no mar ao longo de muitas décadas, que um estivesse presente na mais impressionante acção jamais praticada pelos portugueses ou, decerto, talvez por nenhuma outra Marinha, seja onde for.

POLUIÇÃO MARÍTIMA

Comunicação apresentada pelo Vice-Almirante Henrique Afonso da Silva Horta em 3 de Março de 1989.

1. INTRODUÇÃO

A poluição do ambiente é um problema velho como o homem e talvez mesmo consequência directa da sua própria existência.

Já durante a Idade Média, éditos reais proibiam nas cidades a emissão de fumos nauseabundos e abundam na literatura as queixas contra as imundícies que se acumulavam nos locais habitados.

A revolução industrial veio, todavia, conferir novas dimensões ao problema, quer com o aumento exponencial dos produtos da combustão e outros resíduos, na fase do carvão, quer com os derrames de combustível ou de produtos resultantes do extraordinário desenvolvimento da indústria química, na fase do petróleo. Ultimamente, ao entrarmos na fase nuclear, o novo problema que se enfrenta é o dos resíduos radioactivos, que podem permanecer perigosos durante décadas e séculos.

2. POLUIÇÃO MARÍTIMA

Desde sempre que o mar foi considerado vazadouro natural. E durante milhares de anos, a vastidão das massas oceânicas, que cobrem 70 % da crosta terrestre, conseguiu absorver tudo o que o homem ou a natureza para lá leitavam sem quebra do equilíbrio biológico que lhe era natural.

Durante milhares de anos assim foi, e durou até aos nossos dias, mas atingiu-se o ponto — por enquanto ainda só em certas regiões — de saturação. Houve que tomar medidas para não se correr o risco de transformar o mar, de fonte da vida, que é, em causa de morte que poderia passar a ser.

Falemos portanto de poluição marítima. Segundo a definição da Lei do Mar, poluição marítima é a introdução pelo homem, directa ou indirectamente, de substância ou energia no ambiente marinho, incluindo os estuários, de que resultem ou possam resultar efeitos nocivos, tais como dano para os recursos vivos e vida marinha, incluindo a pesca e outros usos legítimos do mar, diminuição da qualidade da água do mar e redução da possibilidade da sua utilização.

A maior parte da poluição do mar tem origem em terra: esgotos municipais, efluentes e resíduos industriais, águas provenientes da agricultura e contendo herbicidas e pesticidas e produtos de condensação de vapores atmosféricos.

Uma parte importante da poluição do mar, embora menor, é causada pelos navios e pelas actividades marítimas em geral.

3. POLUIÇÃO DE ORIGEM TELÚRICA

Num país pouco industrializado como o nosso, o peso dos esgotos municipais na poluição marinha é muito grande: na quase totalidade dos casos, os esgotos, sem qualquer tratamento, são simplesmente descarregados na linha de água mais próxima, quase sempre um estuário, quando não directamente no mar. Na maior parte das vezes sem haver mesmo o cuidado elementar de que essa descarga se vá fazer a uma distância apreciável da linha da costa.

O conteúdo poluidor dos esgotos consiste sobretudo em bactérias, que, embora a médio prazo venham a ser recicladas pelo grande purificador que é a massa oceânica, podem constituir no imediato um perigo directo para a saúde humana. Não fora a existência de factores favoráveis na nossa costa, como seja o caudal forte dos rios, a existência de ventos regulares do quadrante N e duma corrente N/S junto à costa, e as nossas praias ver-se-iam provavelmente condenadas na sua maior parte, por excessiva poluição por coliformes.

Mas no esgoto duma cidade grande não vão só os dejectos, nem são estes os mais perigosos, apesar de tudo. Lembremo-nos do mercúrio, proveniente dos inúmeros termómetros que se quebram e são logo atirados à sanita para não estragar os anéis, das pequenas pilhas de mercúrio e de cádmio que seguem o mesmo destino, dos incontáveis produtos farmacêuticos, por terem excedido o prazo ou simplesmente porque apareceram outros mais eficazes, dos excedentes dos tratamentos dentários, dos

resíduos hospitalares líquidos, das quantidades imensas de detergentes. Para não falar dos produtos que constantemente fluem das estações de serviço e das oficinas de automóveis e que na maior parte dos casos — apesar das proibições legais — acabam por encontrar a saída pelo esgoto municipal.

Só no que diz respeito ao mercúrio, está calculado, com base em dados seguros, que uma cidade como Lisboa deita ao mar através da sua rede de esgotos cerca de meia tonelada desse metal, em média, por ano.

Mas o grande poluidor nos países desenvolvidos é o sector industrial. Durante muito tempo por ignorância ou descaso das consequências. Depois por necessidade concorrencial ou por simples ganância. Até há dezena e meia de anos as indústrias eram instaladas sem preocupações quanto à quantidade ou qualidade de resíduos que geravam. Para estes a eliminação era fácil: despejavam-se no rio que passava perto ou na baía, em cuja costa já por isso mesmo se instalava a fábrica.

Para se ter ideia dos valores em jogo será interessante notar que só a RFA produz anualmente 200 milhões de toneladas de resíduos industriais sólidos, dos quais 4,5 milhões de tonaladas são substâncias tóxicas: e produz ainda milhão e meio de toneladas de resíduos industriais líquidos. Portugal, por seu lado, produz um total de 18 milhões de toneladas de resíduos sólidos, dos quais cerca de 6 % têm toxicidade.

Os resíduos de mercúrio são um dos grandes factores de poluição telúrica: são originados acessoriamente numa série de indústrias, em que avulta a produção cloroalcalina de soda — é oportuno lembrar que temos dois importantes centros produtores, na Póvoa de Sta. Iria, perto de Lisboa, e na Ria de Aveiro; são bioacumuláveis pelas espécies piscícolas, tanto mais quanto mais idosos forem os exemplares, como são em regra aqueles capturados a grande profundidade, e entram assim, através da cadeia alimentar, no corpo humano, para o qual constituem um veneno terrível.

O mercúrio possui claramente as três características que definem um poluente: é simultaneamente tóxico, persistente e bioacumulável.

Temos um exemplo trágico: durante anos uma fábrica japonesa lançava nas águas da baía de Minamata, perto de Tóquio, os resíduos de mercúrio provenientes da sua operação. Os peixes foram sendo contaminados e, porque a natureza assim os fez, bioacumulavam nos seus tecidos o veneno que absorviam e a que aumentavam a concentração. A população que se alimentava dos produtos da pesca na baía começou a apresentar distúrbios de saúde muito graves, que em muitos casos acarretavam

a morte dos doentes ou a sua invalidez e causavam inclusivamente perturbações genéticas. Só ao fim de bastante tempo se relacionaram causa e efeitos e nessa altura a tragédia — porque de tragédia se tratava para mais de um milhar de pessoas — estava consumada. O que se podia fazer e fez era apenas impedir que ela alastrasse.

O cádmio, o crómio e o chumbo, que se utilizam nas indústrias têxeis, na da pasta de papel e nas tintas são outros poluentes industriais importantes. Mas talvez mais perniciosos são os compostos artificiais que, por não serem biodegradáveis, são nalguns casos quase indestrutíveis. E altamente tóxicos para o homem. Referimo-nos aos compostos organoclorados, como os PCB's, cujas propriedades os tornaram inicialmente utilíssimos como fluído isolante em transformadores, condensadores e irradiadores eléctricos. Verificou-se depois que eram venenosos para o organismo humano e praticamente indestrutíveis — só a incineração a 3 mil graus os decompõe.

O DDT e outros pesticidas, quando apareceram, salvaram milhões de vidas, ao permitirem o combate aos transmissores da malária e a outros flagelos quer do homem quer da sua cadeia alimentar. Também neste caso se veio a verificar mais tarde que os benfícios trazidos não eram gratuitos, muito pelo contrário, e que eram venenosos para os insectos e também para o homem.

Os adubos químicos permitiram transformar países de fome crónica em excedentários de produtos agrícolas — e também aqui milhões de vidas foram salvas da fome, na Índia principalmente.

Mas o uso imoderado de fertilizantes, que aumentou a produção agrícola para níveis extraordinários, teve também as suas consequências nefastas. O excesso, arrastado pelas chuvas, escorre para os rios e com estes vai para o mar, e o azoto, bem como o fósforo, quer dos adubos quer dos detergentes que passaram a ser utilizados em larguíssima escala, originam, sobretudo em zonas marítimas mais confinadas, o fenómeno da eutrofização.

À superfície das águas desenvolvem-se vastas extensões de algas que cortam completamente o circuito de oxigénio essencial às outras espécies aquáticas. Por baixo das algas o mar morre por completo e as praias próximas tornam-se inutilizáveis devido à quantidade enorme de matéria orgânico em decomposição.

Este fenómeno tem nos últimos anos adquirido particular acuidade nas costas da Alemanha, Dinamarca e outros países escandinavos. Não atingiu ainda o nosso País, pois temos uma capitação média em fertilizantes igual a

um quinto da que é corrente na Europa e nos países industrializados. Mas se o consumo de detergentes continuar a crescer descontroladamente e sem qualquer preocupação quanto ao serem ou não biodegradáveis, e se não dermos solução à questão dos dejectos da suinicultura, que já atingiu valores assustadores, os problemas de eutrofização acabarão também por nos tocar pela porta.

As descargas poluentes para a atmosfera, directa ou indirectamente, acabam por em grande parte ir ter ao mar, sobretudo se tivermos em consideração que o nosso País é uma faixa relativamente estreita e cortada de numerosos cursos de água. Aqui há duas fontes principais de poluição: a indústria, responsável por cerca de 1/4 de milhão de toneladas anuais de SO_2 e 10 mil toneladas de partículas diversas, e as fontes móveis — viaturas — a cuja responsabilidade ficam meio milhão de toneladas de CO, 200 mil toneladas de NO_2 e cem mil toneladas de hidrocarbonetos gasosos.

Grande parte destas massas gasosas acaba por entrar no mar, como dissemos atrás, quer directamente, por dissolução ou por condensação, quer indirectamente, por queda em terra e posterior arrastamento. De qualquer maneira, a poluição marítima de origem atmosférica é uma forma de poluição que tem um valor mais elevado do que aquele que à primeira vista seríamos levados a atribuir-lhe.

4. POLUIÇÃO DE ORIGEM MARÍTIMA

Quando se fala em poluição marítima vêm logo ao nosso espírito imagens impressionantes das praias da Bretanha ou da Cornualha ensopadas em nafta, onde bem intencionados batalhões de voluntários tentam salvar milhares de aves marinhas da morte trazida pela maré negra do petróleo em bruto.

As catástrofes ecológicas causadas pela perda dos petroleiros gigantes «Torrey Canyon» e «Ammoco Cadiz», e pelas explosões havidas em plataformas de exploração petrolífera no mar, foram na realidade gigantescas pelas dimensões e pelas consequências imediatas. Mas a primeira ocorreu há 21 anos e a segunda há dez. Mais grave, embora menos sensacional, é a entrada permanente e regular de hidrocarbonetos nos mares, com origem nos meios de transporte marítimo na sua operação normal: cerca de 1 milhão de toneladas por ano de petróleo bruto era derramado no mar desta maneira, com a agravante de quase 2/3 dessa quantidade

ter lugar junto à costa e em áreas confinadas, o que amplia consideravelmente os danos ambientais.

Nos últimos anos, mercê da implementação de normas internacionalmente aceites, este valor tem vindo a diminuir, mas continua a ser provavelmente a mais importante causa individual de poluição de origem marítima.

Para além do petróleo, que é mais do que um risco, é uma certeza, os diversos tóxicos que, em forma sólida ou líquida, são transportados por via marítima, constituem um risco constante de poluição marítima, neste caso não por operação normal mas por acidente que afecte o navio transportador. E aqui é oportuno recordar que, apesar dos progressos espectaculares nos sistemas de navegação, da automatização e das modernas concepções de construção naval, os navios continuam a encalhar, a partir-se e a afundar-se, por muito incrível que tal possa teoricamente parecer. Por isso se aconselha que as substâncias tóxicas sejam preferencialmente transportadas, não a granel, mas em contentores de pequenas dimensões, exactamente para evitar o risco de despjos de grande volume em caso de acidente.

O lixo que dos navios é lançado ao mar tradicionalmente, apesar do incremento do número daqueles, não seria razão de grande preocupação, se não fosse a modificação introduzida na sua natureza: 40 % é constituído por plástico que, por não ser biodegradável, é extremamente persistente e vai acabar por se ir acumular nas praias ou vai matar, por ingestão, peixes e mamíferos marinhos.

Dentro da concepção de que o mar era imenso, ainda hoje se continua a usar como vazadouro para substâncias que, em princípio, são prejudiciais ao meio marinho. Os dragados são universalmente vertidos no mar, em zonas fundas onde não incomodam, ou em zonas baixas que se pretendem aterrar. No entanto já se começa a verificar nalguns portos, naturalmente naqueles que servem regiões muito industrializadas, que os sedimentos se apresentam poluídos em profundidade e que, ao fazer-se o despejo posterior dos dragados, estes podem ir legar a poluição a áreas onde ela se não verificava. Daí que aos dragados se passe a fazer análises e eventualmente tratamento adequado antes de os despejar no mar.

Noutras regiões, as lamas provenientes dos esgotos urbanos, depois de tratados, quando não são aplicadas na agricultura, são imersas no mar.

Também os resíduos de diversas indústrias, como por exemplo a do dióxido de titânio, e outras que produzem elevados volumes de resíduos, quando certificadamente inócuos para o ambiente marinho, são por vezes

despejados por via marítima no oceano. Claro que a certificação de inocuidade é uma coisa que, na realidade, só o tempo confirmará e que, à partida, se aceitará apenas em confiança. O assunto tem directamente interesse para nós, pois a nossa vizinha Espanha tem na zona fronteiriça, no Sul, uma importante indústria de TiO_2 cujos resíduos são lançados nas proximidades de Vila Real, no mar cujas correntes não conhecem fronteiras. Resíduos certificadamente inócuos, é bem de ver.

Uma das formas de destruição de resíduos, em especial dos que são tóxicos, é a sua incineração. Esta pode ser feita em instalações terrestres ou marítimas. Há navios especialmente construídos para executar a incineração no mar, dispondo de fornos apropriados onde a queima se faz à temperatura necessária — que chega aos 3000° — e de aparelhagem de registo e controle. É evidente que os gases provenientes da combustão acabarão por se condensar na atmosfera e entrar mais tarde ou mais cedo no mar. Há regras bastante rigorosas quanto às especificações a que têm de satisfazer os navios incineradores e quanto à forma como devem operar. Apesar disso há um movimento internacional bastante vasto no sentido de se pôr termo à prática da incineração no mar, tendo mesmo sido fixada uma data limite — final de 1994. Claro que ao proibir-se a incineração no mar fica-nos apenas a alternativa de se fazer a operação em terra, para o que haverá que construir nos vários países instalações apropriadas, o que nem sempre será economicamente viável. Haverá ainda outra alternativa: a utilização de tecnologias limpas, que produzam um mínimo de resíduos, mas também aqui neste caso a viabilidade económica é uma consideração muito importante que não pode ser esquecida. E as realidades económicas não se desenvolvem com a velocidade que muitas vezes se gostaria.

5. MATÉRIAS RADIOACTIVAS

A energia nuclear, embora muito discutida, combatida e romanceada, é uma realidade do mundo em que vivemos. E uma realidade importante, se nos lembrarmos que há dezenas de países que a utilizam para fins pacíficos: a França produz 70 % da sua energia eléctrica com origem nuclear, e praticamente em todo o mundo se empregam isótopos radioactivos para investigação e tratamento médico.

A energia nuclear produz naturalmente resíduos radioactivos, aos quais há que dar destino. Para esses resíduos, mais uma vez, as alternativas

possíveis são apenas duas: ou se atiram ao mar ou se guardam em terra. Tem-se entendido que, para resíduos de baixo nível de actividade, a solução de os encerrar em contentores com certa porosidade às radiações e os lançar ao mar em locais de grande profundidade e longe da costa, seria aceitável. Assim se fez durante anos, e a verdade é que a AIEA, que acompanhou o processo e procedeu a análises sistemáticas das águas, não encontrou, quer nas proximidades da zona de imersão, quer na massa oceânica em geral, variação apreciável da radioactividade natural. Trata-se todavia duma questão que desperta fortes reacções emocionais, como aliás todas em que figura a energia atómica. A opinião pública, que de resto ninguém procura honestamente esclarecer, habituou-se a considerar a radioactividade como um horror que é preciso afastar, proibir e, se fosse possível, fazer desaparecer. Daí que se tenha gerado um forte movimento, que curiosamente não inclui os países cientificamente mais desenvolvidos, no sentido de proibir a imersão de resíduos radioactivos de qualquer natureza. Este movimento, em que motivações políticas desempenharam papel de relevo, acabou por se traduzir na adopção internacional duma moratória no que se refere à imersão de resíduos radioactivos, enquanto se estudam as implicações que tal imersão terá no plano jurídico, social, político e económico, ao mesmo tempo que se aprofundam os estudos de natureza científica. Claro que, como os resíduos provenientes das centrais nucleares não cessam de crescer, o problema do seu armazenamento seguro em terra põe-se com toda a nitidez e dá origem a novas preocupações, pois as populações não querem que esse armazenamento — naturalmente sob a forma de enterramento profundo — se faça em local próximo. E as zonas desérticas escasseiam na grande maioria dos países industrializados.

De forma que, mais tarde ou mais cedo. a questão da eliminação dos resíduos radioactivos tem de ser ponderada de novo em todas as suas facetas para se encontrar a solução que, sendo exequível, seja também a mais aceitável do ponto de vista ambiental.

6. COMISSÃO NACIONAL CONTRA A POLUIÇÃO DO MAR

No nosso País os assuntos referentes à poluição do mar são tratados em dois planos:

— medidas para evitar, combater e reprimir a poluição marítima cabem à autoridade marítima da área, ou seja, à capitania do porto

respectivo, sob a supervisão dos escalões superiores, que são a Direcção-Geral da Marinha e o Chefe do Estado-Maior da Armada.

— pareceres, estudos e propostas relativos à poluição marítima, competem à Comissão Nacional Contra a Poluição do Mar.

A CNCPM foi criado há 31 anos. O Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, deu-lhe a sua actual estrutura e definiu as suas funções: é um organismo consultivo do CEMA, presidido por um oficial-general da Armada, e nele estão representados os sectores — pescas, portos, indústria, ambiente, marinha de guerra e mercante, agricultura, saúde, protecção radiológica, hidrografia, Direito Marítimo, armadores, associações industriais, Governos Regionais, Negócios Estrangeiros — directa ou indirectamente ligados à poluição do mar e à sua prevenção.

Poluir o mar é considerado uma infracção, sujeita ao regime das contra-ordenações e portanto punível com coima que pode atingir 3 mil contos, coima aplicável pela autoridade marítima, com prévia audição da CNCPM, que fixa o montante. As infracções relativas à poluição do mar são especificamente tratadas no Decreto-Lei n.º 90/71, de 22 de Março.

Naturalmente que a punição do responsável dum ilícito de poluição exige a determinação, que terá deser assente em provas, inclusivamente laboratoriais, de quem é esse responsável, o que nem sempre é fácil, pois se os efeitos são normalmente evidentes, a causa pode ser distante e mesmo difusa. E as decisões da autoridade marítima podem ser, e são em muitos casos, contestadas em tribunal.

7. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

A prevenção e combate à poluição marítima tem sido objecto de convenções internacionais, pois a matéria interessa à comunidade internacional: o que afecta o mar, fonte de recursos naturais, via de transporte universal e regulador do clima do globo, afecta-nos a todos.

Neste campo, o nosso País é Parte Contratante de três Convenções: duas de carácter regional, cobrindo a área do NE do Atlântico, e outra abrangendo o mundo inteiro. As duas primeiras são:

— a Convenção de Paris, que diz respeito à poluição com origem terrestre e que atinja o mar por descarga directa, ou através dos rios, ou ainda vinda pela atmosfera;

— a Convenção de Oslo, que diz respeito à poluição com origem em navios e aeronaves.

A Convenção de Londres diz igualmente respeito à poluição com origem em navios e aeronaves, mas o seu âmbito é o mundo inteiro.

A estrutura das Convenções é semelhante: há substâncias cuja entrada no mar — salvo caso de força maior — é proibida; há outras que poderão ser objecto duma autorização geral ou especial. Será sempre exercido controle pelo Estado signatário, e, porque lhe é dado conhecimento obrigatório e nalguns casos imediato, pela própria Comissão.

As Convenções são geridas na sua aplicação por Comissões compostas por representações dos países signatários, que no caso das Convenções de Paris e Oslo são treze, e no caso da Convenção de Londres são actualmente 62. As sedes das Comissões — a de Oslo e Paris funcionam em conjunto — são em Londres. As Comissões reúnem uma vez por ano, tendo-se efectuado a reunião das Comissões de Oslo e Paris no ano passado em Lisboa. As Comissões têm na sua dependência uma série de grupos de trabalho, alguns de carácter permanente, que se ocupam dos necessários estudos científicos em que se irá basear a actuação das Comissões, às quais são apresentadas muitas vezes propostas de decisão que, depois de aprovadas, vinculam os participantes.

O nosso País envia delegações às reuniões das Comissões, chefiadas nos termos das disposições legais em vigor pelo presidente da CNPCM e em cuja composição figuram outros membros desta Comissão Nacional, escolhidos segundo as matérias a tratar. Também às reuniões dos grupos de trabalho, quer dos permanentes quer dos ocasionais, vão normalmente delegações portuguesas, compostas por representantes dos Departamentos mais directamente ligados aos assuntos em estudo, desde que, naturalmente, estes tenham para nós interesse real e prático, e as habituais limitações financeiras o permitam.

O trabalho das Comissões tem sido extremamente importante no campo da prevenção e combate à poluição do mar, conseguindo, pouco a pouco mas sem paragem, que os países adoptem padrões de comportamento, quer para os navios quer para as actividades terrestres com influência no meio marinho, que evitem a degradação deste último. A questão da poluição marítima adquire particular relevância para certas regiões, como por exemplo o Mar do Norte, em que todos os factores se conjugam no mesmo sentido: fundos baixos, área fechada, países ribeirinhs com alta densidade de população e avançado desenvolvimento industrial. Não

admira por isso que esses países ribeirinhos se tenham visto forçados a encarar frontalmente o problema. Reuniões de nível ministerial passaram em revista o estado das águas e decidiram a adopção de medidas práticas para reduzir e progressivamente eliminar as causas da poluição. Porque se trata de países importantes, há naturalmente a tendência para fazer estender às outras regiões da área das Convenções essas mesmas medidas, mesmo que aí os problemas não tenham acuidade semelhante ou sejam até, por vezes, de outra natureza.

E a verdade é que, sob a pressão dessas reuniões, têm sido acordadas, a nível das próprias Convenções, decisões concretas sobre a matéria: fixaram-se datas para a cessação da incineração no mar e está em vista a cessação total da imersão de resíduos.

8. CONCLUSÕES

A gigantesca quantidade de resíduos que a sociedade industrial gera, e que ultrapassa os 2 biliões de toneladas anualmente, põe-nos o problema igualmente gigantesco de os eliminar, enquanto não soubermos ou quisermos reduzir substancialmente, ou se possível evitar, a sua produção.

Mas não podemos igualmente esquecer-nos de que não existem barreiras reais no ambiente, por um lado, e por outro que as opções são extremamente limitadas — o que não for eliminado no mar terá de o ser em terra. E em terra é onde todos nós vivemos.

Temos ainda que recordar que o progresso material, a que todos os homens aspiram e têm direito, não chegou por igual a todos eles. Os frutos desse progresso não estão ainda ao alcance de mais de 2/3 de toda a Humanidade. E para que o venham um dia a estar é preciso um surto intenso e mantido de desenvolvimento industrial. Esse desenvolvimento, só por si, requer um enorme investimento financeiro, que será maior quanto mais restritivas forem as normas de protecção ambiental em que ele vai ter lugar.

Haverá assim que estabelecer um difícil equilíbrio entre as exigências duma indústria e duma economia que tem de expandir-se para poder beneficiar equitativamente a generalidade dos homens e a necessidade de proteger as condições ambientais, que a todos dizem respeito, das agressões incontroladas dessa mesma expansão. E porque nele não habitamos em permanência, é o ambiente marinho que mais premente necessidade tem de vigilância e protecção.

Em minha opinião não é por amor às focas ou por interesse pelas características genéticas das alforrecas que temos de cuidar do mar. Temos sim de o fazer porque nós homens precisamos dele. Tanto quanto precisamos de progresso e dos bens materiais que esse progresso nos traz.

Trata-se, tudo ponderado, duma questão complexa, que não é susceptível de soluções simplistas pelas quais muitos se entusiasmam. Proibições draconianas serão fáceis de legislar, mas pouco resolverão por si só. Quanto mais drásticas maior será a probabilidade de não serem respeitadas e portanto resultarem simplesmente inoperantes.

Porque penso que as gerações passadas e a presente não detêm o monopólio da sensatez e da inteligência, estou certo que as que vierem a seguir saberão encontrar, para os problemas ambientais e outros que vão herdar, a solução correcta e humanamente adequada.

A FLORESTA PORTUGUESA E OS DESCOBRIMENTOS MARÍTIMOS

Comunicação apresentada pelo Eng. Carlos R. Lourenço em representação da Academia de Marinha, no Grande Auditório da Fundação Gulbenkian, em 16 de Março de 1989 por ocasião do colóquio "Floresta e Descobrimentos", integrado no "Dia Mundial da Floresta".

Quiz o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Rogério de Oliveira, que viesse eu dissertar sobre o tema "a Floresta e os Descobrimentos". Ao seu acto de confiança corresponde para mim uma honra e responsibilidade duplas: estar aqui perante Vossas Excelências e representar a Academia de Marinha.

Hesitei muito e Vossas Excelências me darão razão. Sobre florestas pouco recordo do que há muitos anos o curso de Engenheiro Silvicultor me obrigou a saber. Sobre os descobrimentos, limito-me a ser um curioso.

Lembrei-me, porém, que ao começar o meu tirocínio final de curso, o Sr. Frazão, então Director-Geral dos Serviços Florestais, me disse perguntado: Haverá alguma coisa que o silvicultor não seja capaz de fazer?

Espero não o desmentir totalmente.

Devo confessar que para além do Pinhal de Leiria, e romanticamente, nunca me tinha vindo à ideia relacionar a floresta com os descobrimentos marítimos e não sei de qualquer estudo específico sobre o assunto.

Peço por isso que me relevem a ousadia de apresentar um trabalho tão imaturo, mas que já me levou à convicção de que embora a floresta não tenha sido uma causa dos descobrimentos, estes nunca poderiam ter tido lugar se no país não houvesse a abundância de árvores, de que já os romanos se queixavam por dificultar as suas operações de ocupação.

É verdade que a madeira não é o único material de que o homem dispõe para se deslocar sobre a água. Hoje é o aço, ontem foram odres cheios de ar na Mesopotâmia; jangadas de junco no Baixo Nilo, no Ártico canoas de pele cuja armação é feita com ossos de grandes mamíferos marinhos. Sejam estes alguns exemplos da resposta

do engenho do homem irresistivelmente atraído pelo mar.

A precaridade de tais embarcações não permite atravessar os oceanos — e eu falo no presente porque essas embarcações continuam a ser construídas. Fazendo esta afirmação não deixo de ter em mente as navegações polinésicas, mais de 2.000 anos antes de Cristo, feitas com recurso a cascos de madeira.

É este material que permite a construção de uma infindável variedade de modelos de barcos, desde a rudimentar canoa feita com um tronco mal escavado, ao imponente veleiro do cabo Horn.

A divisa da Academia de Marinha: "Por mares nunca doutro lenho arados", evidencia, com feliz metáfora, a importância da árvore no desbravamento dos mares.

Dizia o Velho do Restelo, tipo de personalidade assaz corrente em todas as épocas, que Camões imortalizou nos seus versos:

"Oh! Maldito o primeiro que no Mundo nas ondas vela pôs em sêco lenho!"

Não sabemos quem foi esse maldito, mas sabemos doutro, ainda mais maldito, por assim dizer, que milénios antes, pela primeira vez utilizou um tronco de árvore para se meter ao mar e que, sem o identificar, António Corrêa d'Oliveira em *A Alma das Árvores* evoca nas suas harmoniosas rimas:

"Passavam aves aos pares,
A água em ondas, fugia.
E o Homem triste sofria,
Preso nos mesmos lugares.

"!Oh, quem me dera, dizia,
Ir longe, por água ou ares!
Além dos rios e mares
(!Que lindo!) Como seria?"

Nisto passa de repente
Um tronco sobre a corrente:
— "Como és feliz!? Onde vais?"

Eis os instantes primeiros
Que fizeram marinheiros
Os nossos primeiros Pais."

A mitologia fenícia que nos ficou contada por Filo,[1] grego do fim do primeiro século, ensina que Oussoos, um mortal, foi o primeiro que desramou uma árvore e sobre ela se atreveu a fazer-se ao mar. O desrame implica um melhoramento sobre o tronco mais ou menos frondoso, difícil de impulsionar e ainda mais de dirigir.

É natural que o primeiro navegador dum povo celebrado pelas suas proesas no mar tenha também sido pioneiro dos descobrimentos marítimos.

Vem a talhe de foice dizer que a aventura sobre um flutuador à deriva não foi exclusivo do homem. Há insectos que reconhecidamente embarcam sobre uma folha seca, um caule, para se lançarem no que nós chamamos a aventura e que julgamos ser apanágio dos humanos. Também constitui um caso comum o do esquilo que salta para cima dum tronco e se deixa deslizar suavemente sobre as águas dum ribeiro. A calma com que o bicho, rico de manifestações de nervosismo, prossegue na sua navegação, leva a aceitar que o acto não foi inconsciente. E dizemos isto por comparação com cenas que nos são descritas de símios em pânico porque se separou da margem o tronco de árvore sobre o qual folgavam.

(1) — *New Larousse Encyclopedia of Mythology*, London, 1972, p. 83.

Graças à solidez da madeira, ainda as espadas não eram de ferro, foi possível construir estruturas resistentes ao embate das ondas e ao mesmo tempo suficientemente leves para terem a capacidade de carga capaz de transpostar marinheiros, guerreiros, descobridores de terras doutra forma inacessíveis, e levar por toda a parte os mercadores e os missionários que estabeleceram novas relações entre os povos.

Foi um processo dispendioso e, como todo o processo da evolução do homem, não deixou de causar vítimas. Uma delas foi a floresta.

George Duby[2], no seu estudo sobre a economia rural da Idade-Média — estudo em que aliás não se inclui a península Ibérica — considera que a floresta da Baixa Idade Média se degradou em resultado da desregrada exploração a que foi submetida para a obtenção de madeiras para construções civis e fortificações, além da lenha, claro! Findo o período dos grandes sistemas defensivos construidos em madeira, por alturas do Século XIII, essa degradação acentuou-se com a construção de embarcações nos rios e sobretudo nos portos de mar situados na foz dos rios, usando madeiras vindas do interior, por flutuação. Intensificou-se então a procura de árvores de grande porte que ao caír abriam clareiras fornecedoras de cópia de lenha, além do cubiçado fuste para a quilha do navio, ou as grandes ramadas para o cavername.

A interessante publicação "The International Book of Wood" de que conheço a versão em espanhol, "La Madera",[3] coloca a construção duma nave à escala duma catedral: em operários, em capital, em material. O consumo de madeira corresponderia à existência duma pequena floresta em torno dos 15 hectares. Conforme a tonelagem e o tipo de embarcação, o equivalente a qualquer coisa entre 2.000 a 4.000 árvores de bom porte, com o tronco esguio ou de grandes ramadas. Este último número respeita a um navio de linha com 74 canhões, nos meados de Século XVIII.

A área de floresta citada forneceria não só o madeirame usado no barco, como também todo o material de estaleiro indispensável para a armação do casco em construção. Adivinha-se que quando se obtinha a autorização para cortar gratuitamente nas florestas reais as árvores necessárias à construção dum navio, concessão de que falaremos adiante, ia-se buscar tudo o que o estaleiro necessitava, da lenha para aquecer a água cujo vapor permitia encurvar madeiras, ao combustível para cosinhar o jantar dos carpinteiros.

A quilha era feita duma só peça enquanto a carpintaria naval não aprendeu a fazer ligações suficientemente sólidas para suportarem o esforço duma estrutura que se desloca sobre as vagas e delas sofre furiosas arremetidas. Do comprimento desse madeiro dependia, portanto, o comprimento do navio. Isto talvez ao tempo das navegações fenícias, à custa dos cedros do Líbano.

20 séculos depois, quando se começou a construir o leme à popa, fixo ao cadaste, passou esta peça a exigir a solidez que só uma trave inteiriça pode dar.

Na floresta, troncos e pernadas oferecem-se para quilhas, rodas de proa, cavernas. O construtor de naus Manuel Gomes Galego (ca. 1623)[4] aponta o insuficiente comprimento das madeiras conseguidas em Portugal o que levava à necessidade de repetidas emendas de peças e consequente fragilidade da construção. Haveria, em concomitância, o aumento da dimensão dos navios e a redução do comprimento das madeiras disponíveis.

(2) — Georges Duby, *L'Economie Rurale et la vie des Campagnes dans l'Occident Médieval*, Paris, 1977.

(3) — *The International Book of Wood*, London, 1976.

(4) — Citado por Lucy Maffei Hutter, *A Madeira do Brasil na Construção e Reparos de Embarcações*, Sep. 176, C.E.H.C.A., Lisboa, 1985, p. 19.

Deitava-se uma árvore abaixo para fazer uma quilha, outra para o cadaste, umas tantas para as principais curvas do cavername, mais algumas para a roda da proa, muitas para extrair peças curvas de reforço e ainda as que eram serradas para o costado, convés, etc. Acrescentem-se os mastros e as vergas, o batel para as comunicações com a terra, além dos barris e de tantas coisas mais que entram na construção e equipamento dum barco.

Na floresta, troncos e pernadas oferecem-se para quilhas, rodas de proa, cavernas
Foto do Autor

Deixo isto dito para acentuar a importância do capital floresta na formação e manutenção duma marinha.

Em Portugal, logo no princípio do Século XV, encontraram-se reunidas várias condições que explicam a posição pioneira do nosso país nos descobrimentos marítimos. Não me vou referir a essas condições, salvo a uma que terá sido menos assinalada: É a abundância de árvores próprias para a construção naval da época.

Tanto as de alto fuste, sub-ramosas, como o pinheiro bravo, que nessa altura já os havia com bem mais de 100 anos, como os de ramagem opulenta como o sobreiro, o pinheiro manso e o carvalho.

O arranque da aventura do Infante D. Henrique não teria sido possível se ele tivesse que ir buscar ao estrangeiro, quer no Mediterrâneo, quer no Norte da Europa, o tabuado ou as árvores para a construção de navios, e menos ainda se estivesse limitado a importar os barcos lá construídos, mas que não eram adequados à navegação de exploração do mar oceano.

O país era rico em florestas e, o que é muito importante, as que mais interessavam ao construtor naval situavam-se a fácil alcance dos arsenais costeiros. As tercenas das póvoas do Minho, Buarcos, Pederneira e Alfeizarão, estas duas últimas desaparecidas hoje por já não terem acesso ao mar, Lisboa, Setúbal, etc. eram servidas por vias fluviais então menos açoreadas, permitindo o transporte de troncos por flutuação. A Ribeira das Naus tinha diante de si, do outro lado do Tejo, conforme nos deixou dito Nicolau de Oliveira no "Livro das Grandezas de Lisboa", escrito ao tempo de Filipe I, sovereiros e pinheiros por 25 léguas de comprido e 3 de largo. Alcácer tinhas as suas matas e mais os pinhais de Grândola e sobreiros pelo Sado acima.

Não quer isto dizer que não se tivesse importado das florestas do norte muito tabuado de carvalho, abeto, faia, cujos fustes longos e sem nós forneciam excelentes pranchas para o costado dos navios, e também mastros.

Sobejam exemplos dos cuidados que aos nossos reis da Primeira Dinastia — e também das seguintes — mereceu a protecção das matas contra os derrubes desenfreados. Eles preocuparam-se não só em proteger como também em acrescentar, como é o caso tantas vezes citado do plantio do Pinhal de Leiria pelo rei D. Diniz, que Fernando Pessoa sublimemente cantou em "Mensagem":

"De noite escreve um seu Cantar de Amigo
O plantador de naus a haver,
E ouve um silêncio murmuro consigo:
É o rumor dos pinhais que, como um trigo
De Império, ondulam sem se poder ver."

D. Diniz não foi apenas o "plantador" das futuras naus.

Ao seu tempo (1317), se fez o contrato com o genovês Peçanha, almirante das galés que guardavam as nossas costas contra a pirataria de todos os credos, pronta a saltar sobre povoados desprevenidos ou sobre os navios de comércio que ao longo da orla marítima portuguesa ligavam o Mediterrâneo com o Norte da Europa.(5)

Além de permitir o Micer Peçanha e seus sucessores o uso das galés para as suas "merchandias", quando o rei e os seus sucessores delas não houvessem necessidade, D. Diniz concedia ao Almirante a quinta parte de "todalas cousas que gánhardes e filhardes per mar nas mhas Galéés daquelo que tomardes aos enmijgos da nossa fé ou aos enmijgos da mha terra". Com excepção dos cascos... "porque estas cousas som livremente dos Reis".

Enfim, o estatuto de corsário, actividade desde sempre e ainda por muitos séculos exercida pelos marinheiros, muito honrosamente, sobretudo quando por conta de seus reis. De resto, quando as nossas galés faziam incursões sobre o alheio estavam, com o ataque, a defender as nossas águas e costas.

Mas já anteriormente às medidas de fomento da marinha de guerra que acabo de citar, em 1293, 22 anos antes do contrato com o genovês, o Rei Lavrador tinha confirmado a instituição duma postura estabelecida entre os armadores, com características de bolsa de seguro marítimo e comercial, cujo registo é o primeiro que se conhece

(5) — Silva Marques, *Descobrimentos Portugueses*, Vol. I, Lisboa, 1988, Doc. 37.

na Europa.[6]

Apetece chamar a este rei pai e avô dos descobrimentos marítimos, sem perder de vista que já com D. Sancho I se tinham realizado trabalhos de florestação, embora talvez mais a pensar no melhor aproveitamento das terras do que na construção de navios.

D. Afonso III devia dispôr de uma frota poderosa pois "Desde que elrei DAf.º[III] ouve em seu poder estes lugares que ditos havemos desde então [Faro, Albufeira...] não cessou de perseguir a terra dafrica com gram frota de navios fazedo-lhe grande dano e estrago nela."[7]

A partir de então a expansão da marinha portuguesa só teve os afrouxamentos que os surtos de peste e as guerras com Castela impuzeram.

D. Afonso IV — como não sabemos ao certo o que se passou, será usado um neologismo — sponsorisou duas viagens à Canárias. Para apoiar a construção das galés para defesa do reino, D. Afonso IV mandou talhar e acarretar madeira das suas matas de Alcobaça o que não foi do agrado do Abade do Convento que, talvez por se sentir lesado na doação de D. Afonso Henriques, se apresentou em cortes agravado del-rei e de seu almirante Peçanha[8]

D. Pedro I, envolveu as suas galés nas lutas entre Aragão e Castela.

O rei D. Fernando seguiu as pégadas do avô e em 1337, por carta régia, ofereceu aos mercadores, moradores e vizinhos de Lisboa, a madeira das matas reais necessárias para construirem embarcações de mais de 100 tonéis — além de muitas outras isenções e facilidades.

Não obstante as destruições e os desaires então sofridos pela frota de guerra portuguesa, as nossas naus mercantes corriam os portos de Inglaterra, Norte da Europa, Berbéria e Mediterrâneo, atingindo o apogeu da sua actividade nesse período da nossa história comercial. Em data anterior a Dezembro de 1380, o rei ordenou que se formasse uma companhia das naus, verdadeira companhia de seguros marítimos.

Foi a abundância de madeira e de mão-de-obra especializada que permitiram a D. João I juntar a imponente frota de mais de 200 navios, fóra as embarcações miúdas, com que se fez o assalto a Ceuta, em 1415.

É certo que tinham sido então enviados mandatários por toda a Europa para afretarem ou aliciarem os navios que pudessem. Mas não foi com estes que se constitui o grosso da armada.

Depois de tão prolongado estado de guerra com o país vizinho, os cofres reais disporiam de pouco dinheiro, conforme disse o Rei quando os Infantes lhe falaram na ida a Ceuta, não obstante alguns gastos sumptuários que se fizeram então. No mesmo mês em que se conquistou Ceuta feriu-se a batalha de Azincourt, na Normandia, entre os invasores ingleses e os franceses, nenhum dos quais estaria muito aberto à ideia de deixar desguarnecer as suas frotas.

Conforme relata o cronista Zurara, foram as tercenas de todo o país que trabalharam dia e noite, sob a directa superintendência do rei, na construção e talvez sobretudo na reparação de navios, com as madeiras nacionais. E de tal modo trabalharam que, passando a armada portuguesa em frente de Tarifa, se disse na terra não ser coisa real, pois nem que todas as árvores fossem transformadas em madeira e todos os

(6) — Ibidem, doc. 29.

(7) — *Coroniqua de como dom Payo Correa mestre de Santiago de Castella tomou este reino do Algarve aos Mouros, in Memórias de Literatura Portuguesa,* Tomo I, 2.ª ed., Lisboa, 1878.

(8) — Silva Marques, idem, doc. 78.

homens carpinteiros, não poderiam os portugueses fazer uma tão grande quantidade de navios.[9]

Mas fizeram-nos, porque entre D. Fernando e Ceuta a marinha portuguesa não se tinha desvanecido. Uma geração de guerras, mórmente em terra, em luta pela independência, não chegava para afastar um povo do mar.

E também não se gastou a madeira toda. Ainda sobrou para descobrirmos o Atlântico, a costa africana e chegarmos à Índia.

Quando o Infante D. Henrique se lançou na sua cruzada de descobrimento tinha marinheiros, tinha artífices e tinha florestas onde ir buscar madeiras para fazer navios.

Perante este auditório ocioso seria preocupar-me em mostrar quão grande era a cobertura florestal do país.

Apenas um breve apontamento feito a partir dos escritos de Barros Gomes, nos princípios do último quartel do Século XIX:

Para o norte do país, no litoral, verifica-se o predomínio do pinheiro bravo. Mais para o interior, o carvalho (roble e cerquinho) associa-se com o castanheiro, ao lado de manchas de coníferas que se assenhoreiam do território nas terras mais altas. Isto praticamente até ao Mondego.

No litoral, de Vila da Feira até Sintra, não há Quercus, numa mancha que se alarga para Águeda, Mealhada, Pombal, Torres Vedras. Os pinheiros de boa dimensão e qualidade encontravam-se entre Ourém e Leiria e abaixo de Santarém: Cartaxo, Salvaterra, Alenquer, Alcochete, península de Setúbal, Alcácer e Grandola.

Nas terras alentejanas o povoamento do litoral era de Quercus (sobreiro, e na medida que se caminha para o interior, azinho). Para leste eram as azinheiras que formavam grandes matas, aparecendo dispersos pelas charnecas tufos de zambujeiros, restos prováveis de florestas anteriores.

No Algarve o Quercus (suber e ilex) é dominante, embora frequentemente se verificasse a predominância do zambujeiro e da alfarrobeira.[10]

Com a humildade dum simples curioso pelas coisas dos descobrimentos marítimos portugueses permito-me afirmar que a nossa epopeia cantada por Camões não teria existido se não houvesse em Portugal a disponibilidade de madeiras indispensáveis à construção de barinéis, caravelas e naus, ideia esta já levantada por Arala Pinto.

Repito, sem ser uma condição suficiente, a floresta foi, sem sombra de dúvida, uma condição necessária.

Os marinheiros-descobridores de então estavam bem conscientes da importância da árvore, da floresta, na sua actividade de navegadores necessitados de material lenhoso para reparar as afrontas que o mar e o vento, quando não os recifes, causavam aos seus navios.

João de Barros ao relatar o descobrimento da ilha da Madeira que, com Porto Santo, constituiram os primeiros descobrimentos no Atlântico feitos pela civilização heleno-sirio-cristã, expressão esta de Toynbee, assinala a riqueza florestal da ilha. (No que respeita aos primeiros descobrimentos no Atlântico deixam-se à parte as Canárias que em boa verdade nunca deixaram de estar descobertas desde a mais remota antiguidade).

(9) Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Lisboa, s.d., Cap. LV.

(10) Bernardino de Barros Gomes, *Condições Florestais de Portugal*, Lisboa, 1876, e *Notice sur les Arbres Forestiers du Portugal*, Lisboa, 1878.

Gaspar Frutoso, por volta de 1587[11], recordando a colonização da ilha da Madeira diz que "havia tanta quantidade de madeira tão formosa e rija, que levavam para muitas partes grande cópia de távoas, traves e mastos que tudo se serra em engenhos de água dos quais ainda agora há muitos, da banda norte da mesma ilha.

E neste tempo, pela muita madeira que levavam para o reino, começaram com ela a fazer navios de gávea e castelo d'avante, porque dantes não os havia no Regno, nem tinham para onde navegar, nem havia mais navios que caravelas do Algarve e barinéis de Lisboa e Porto".

Porque mais não cabe ao tema desta dissertação, limito-me a assinalar que o que acabo de transcrever corresponde à evolução, nesse tempo, na técnica de construir navios e na sua arqueação.

O incremento daquela exportação verifica-se, parece, a meio do Século XV, quando se instalaram na ilha os engenhos de serrar ao lado dos engenhos de açúcar, tremendos consumidores de lenha.

Correndo ao longo da costa africana, os descobridores deixaram registado o interesse pela floresta, como nos revelam os topónimos nas costas que percorriam. Acabada a zona mais ou menos desértica aparece o cabo dos Mastos, o Bosque de Santa Maria, o cabo das Palmas. Com frequência os tufos de arvoredo serviram de referência aos navegadores.

Pero Vaz de Caminha, relatando o descobrimento do Brasil, na carta a D. Manuel I, embora dando particular relevo ao estabelecimento das relações entre os indígenas e os portugueses, a par duma notável lição de etnologia, faz várias referências à floresta local, impressionado pela vastidão das matas, grandeza e variedade das espécies[12].

O francês Cartier, em navegação de descobrimento, no Canadá, em 1534, entusiasma-se com a riqueza das florestas que se estendiam a perder de vista, "abundando — diz ele — de árvores de alto fuste, cedros e piceas, tão belos quanto possível, bons para mastrear navios de trezentas toneladas e mais"[13].

Referi, repetindo o que se diz frequentemente, ter sido o Pinhal de Leiria fonte da madeira para a construção das naus portuguesas. As coisas não se passaram, no entanto com tanta simplicidade.

O Padre Fernando de Oliveira deixou-nos escrito *O Livro da Fábrica das Naus*, de cerca de 1565, o mais antigo que se conhece sobre a construção naval. Nele recomenda que se usem duas espécies de madeira: a dura para o liame, isto é as peças estruturais, quilha, cadaste, roda de proa e cavername; a branda para o tabuado que se deve juntar nas voltas do costado da nau.

Como madeira dura indica incondicionalmente o sobro ou o azinho. Também aceita o carvalho, designadamente para as galés, por ser mais leve. Como madeira branda, o pinheiro manso. O pinheiro bravo serve para mastros, vergas e outras peças compridas, tábuas de soalho (convés), onde não esteja em contacto permanente com a água.

Ao fazer o elogio destas madeiras, o autor não deixa de referir o tabuado longo e sem nós, produzindo nas florestas do Norte da Europa, mas considera-o menos resistentes nas águas tropicais.

(11) Dr. Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra*, Livro II, Ponta Delgada, 1979, p. 84.

(12) Pero Vaz de Caminha, *A Carta de P.V.C.*, Lisboa, 1968, pp. 42, 46, 56.

(13) Charles de La Roncière, *Jacques Cartier*, Paris, 1984, p. 42.

O sobro foi a grande madeira para a construção naval e ainda hoje é usado, embora com as limitações impostas pelo preço e a dificuldade de obter as peças com as dimensões necessárias. Absorve pouca água e é particularmente resistente ao ataque de vermes e fungos. No *"Livro Náutico ou Meio Prático de construir Navios e Galés Antigas"*, manuscrito da Biblioteca Nacional de Lisboa, dão-se instruções sobre o número de "paos de sovaro e pinho" para a construção de diversos tipos de barcos para andar no mar. Além daquelas duas madeiras citadas apenas se refere, e poucas vezes, o pinheiro bravo. O carvalho uma só vez.

Como numa variante do mito de Osiris, da árvore derrubada renasce o barco.

Óleo de Júlio Bernardo

O que ressalta é a preferência pelo sobro, seguido do pinheiro manso, para as estruturas de obras vivas, as que ficam abaixo da linha de água. Reconheciam-se no azinho as mesmas qualidades do sobro, mas aquele era mais guardado por causa do fruto e como ficava mais longe do mar, tornava-se mais caro.

O que fica dito atrás vem ao encontro de Arala Pinto em "O Pinhal do Rei", quando diz que já antes de D. Diniz haveria na região uma base florestal de pinheiro manso e desde tempos imemoriais, como mostram pedaços de linhite que aquele autor

diz terem sido por lá encontrados[14].

Por outro lado, o então relativamente limitado uso do pinheiro bravo na construção naval, provavelmente só a partir do Século XIV, depois da sua introdução em Portugal, deixa pensar que as sementeiras de penisco promovidas por D. Diniz, ou pela Raínha Santa, teriam principalmente o objectivo de fixar dunas, a exemplo do que se fazia nas Landes de França. Com o incremento das navegações e o atabalhoamento da construção naval, o pinheiro bravo foi sendo gradualmente mais aceite. Hoje, por razões de preço, passou a ser utilizado onde antes era despresado.

A insistência dos autores coevos sobre a utilização das madeiras de sobro e pinheiro manso leva a afirmar que a floresta portuguesa podia responder à grande procura que delas havia e sobretudo nas zonas de fácil acesso ao mar. É aliás facto já bem estabelecido de que os povoamentos florestais do Século XV eram diferentes dos das matas de hoje, que seriam incapazes de satisfazer as necessidades da construção naval no período da expansão marítima portuguesa.

As nossas matas foram então sobreexploradas como o revela a ordenança de D. Manuel I, proibindo não só a exportação de navios — já estabelecida por D. João II — mas também "nem madeira nem tabuado para fazer navios".[15]

D. João III manda continuar a sementeira do Pinhal de Leiria e Filipe II alarmado com a grande falta de madeira para naus estendeu às matas particulares as restrições já existentes para as matas reais.[16]

Cedo, ainda na fase inicial da nossa expansão marítima, já se fazia sentir a transformação do modo de vida das populações rurais com mais fácil acesso ao mar. Nas cortes de Lisboa foi apreentada queixa de que "a terra se perde por míngua de pão e de lavoiras que não se fazem e as terras não se aproveitam; e isto porque muitos que soyam ser lavradores deixam as lavras e fazem-se serradores e carpinteiro, os quais trazem bois com que comem a terra e os fruitos dela e não querem lavrar nem semear, andado com os bois a carretar e levar muitas carradas de madeira para Santarém e Montemór-o-Velho e outras partes onde lhes apraz, d'onde trazem para si pão que lhes baste".[17]

O rei D. Afonso V, defendendo a política de descobrimentos da Coroa, respondeu que "os homens devem em sua liberdade usarem de suas pessoas e fazendas como lhes aprouver."

O contributo da floresta da ilha da Madeira apenas foi um lenitivo para as feridas que em crescendo se faziam nas matas do reino. Por isso, mal chegamos à Índia e ao Brasil, logo se instalaram terecenas em Goa, Cochim e Rio de Janeiro. Um dos mais belos galeões portugueses, imortalizado no quadro atribuido a Cornelis Anthonizoon, c. 1535, hoje no National Maritime Museum de Londres, o "Santa Catarina de Monte Sinai", de oitocentos tonéis, foi lançado à água em Cochim, em 1512.

A política de estabelecimento desses arsenais junto das fontes de matéria-prima, foi um excelente acto da Administração Central. Além de atenuar a destruição das matas do país, evitando o transporte de madeiras até Portugal tornou consideravelmente mais económica a construção dos navios e ao mesmo tempo deixava mais espaço livre para a pimenta e canela. Estrategicamente, permitiu substituir, in loco, os

(14) A. Arala Pinto, *O Pinhal do Rei,* Alcobaça, 1938, 1.º vol., p. 112.

(15) Ibidem, p. 151.

(16) J. Varela Marcos, *La Pretendida Reforma Naval de Felipe III,* Sep. 195, C.E.H.C.A., Lisboa, 1988, p. 125.

(17) Barros, Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal,* Lisboa, Tomo V, p. 37.

navios que se perdiam e construir os que haviam de prosseguir ainda mais para oriente.

Por essa forma foi possível manter nesses mares uma frota numerosa, armada com canhões fundidos em Goa, o que muito terá contribuido para retardar a penetração de holandeses e ingleses, que só um século depois conseguiram estabelecer bases no Índico.

No Brasil, a construção naval não tomou o relêvo que teve na Índia, não obstante as excelentes madeiras aí existentes e algumas medidas positivas para a construção de navios de mais de 130 tonéis, ou de remo, próprios para a guerra. Presume-se que por dificuldade de fixação dos carpinteiros navais.[18]

Podemos imaginar que foi a facilidade de construir navios com óptimas madeiras, como a teca, que contribuiu para abrandar o esforço de renovação da mata primitiva portuguesa que a pouco e pouco e até há alguns decénios degenerou em pinheiral de rápido crescimento.

No dizer do poeta, a árvore que nos dá o berço também nos dá o caixão. Também nos deu o navio em que partimos a descobrir o Mundo e quanto mais não fosse, só por isso, o seu sacrifício não foi em vão.

Termino com uma expressão de profunda homenagem à floresta que, qual pelicano, divisa da dinastia de Aviz, a dinastia dos descobrimentos, alimenta os filhos com a carne do seu próprio peito. A floresta foi devastada, mutilada, transformada, para "que a terra fosse toda uma, que o mar unisse e não separasse".

(18) Ambrósio Fernandes Brandão (?), 1618 (?), *Diálogos das Grandezas do Brasil,* Rio de Janeiro, 1943.

OS DESCOBRIMENTOS MARÍTIMOS, AS PLANTAS E OS ANIMAIS

ENTRE as consequências mais importantes dos Descobrimentos figuram as descrições que foram feitas da flora e da fauna exóticas das regiões onde se ia chegando e a difusão de plantas, úteis e ornamentais, e de animais domésticos.

Os nossos vizinhos espanhóis têm divulgado mais do que nós a sua acção neste campo, embora a nossa tenha sido muito mais meritória, tanto mais que algumas das plantas trazidas das Antilhas, México e Peru para Espanha, foram levadas pelos Portugueses para outras partes do mundo pouco frequentadas pelos Espanhóis.

Como em todos os assuntos da História, pode haver várias interpretações, aspectos ainda mal esclarecidos e outros que se desconhecem. Aos ilustres confrades com melhores conhecimentos, peço que tenham em conta a modéstia deste contributo, que tem como objectivos unicamente a sistematização e a divulgação de assuntos tão importantes e vastos, ainda por cima com alguns aspectos controversos. Por razões sentimentais o Brasil será privilegiado.

O meu interesse por estes assuntos começou quando o Museu de Marinha organizou a exposição «Portugal e Noruega — duas nações viradas para o mar», que em 1981 esteve exposta na Noruega e depois no Porto e em Lisboa, em que a difusão de plantas e animais foi por mim apresentada com realce.

Ao organizar em 1987 para a Comissão dos Descobrimentos a exposição «Portugal — pioneiro dos Descobrimentos», esta matéria foi apresentada com maior cuidado e maior relevo graças à cooperação do Jardim do Ultramar e, principalmente, do Prof. Mendes Ferrão, que me proporcionou vário material.

A exposição começava com uma frase lapidar deste ilustre professor: «Mesmo que se venha a mostrar que muitas plantas e animais cuja

difusão não nos pertence, a Humanidade muito nos deve porque estudamos e divulgamos técnicas agrícolas em muitas regiões diferentes e as facultamos às populações nativas, muitas das quais eram primitivas».

De facto, pode dizer-se que a difusão de plantas e animais pelos Portugueses foi universal e inversamente proporcional ao grau de civilização dos povos, modificou os hábitos alimentares e a vida do homem em sociedade, influiu na economia das nações e contribuiu para o progreso de muitas ciências.

A história do Brasil teria sido outra sem a introdução da cana do açúcar, do gado e do café. Em África, os efeitos das fomes cíclicas diminuíram com a introdução do milho e mandioca. As especiarias, difundidas na Europa, enriqueceram cidades e nações. Muitos dos alimentos que diariamente consumimos e remédios que hoje utilizamos resultam dessas viagens, assim como alguns dos males que nos afligem.

Para melhor se compreender este assunto, refiro um conceito que possivelmente irá chocar muita gente:

Portugal não é verdadeiramente um País de marinheiros. Ao longo da sua História, os Portugueses só se viram para o mar quando sentem necessidade de o fazer. Atavicamente são mais agricultores e comerciantes do que marinheiros. Na epopeia dos Descobrimentos, a contribuição dos homens que vinham das planícies e das montanhas foi muito superior à dos que viviam do mar, e os campos despovoaram-se.

Em contrapartida, os Descobrimentos iriam provocar a maior revolução agrária que até hoje houve em Portugal, com a introdução de plantas trazidas de outros continentes, com realce para o arroz indiano e, sobretudo, o milho americano, que modificou a agricultura e a paisagem do Norte e Centro do País.

Este impulso permitiu a restauração da Independência e sustentou longas guerras até ao termo das Invasões Francesas, como recentemente foi referido pelo Prof. Castro Caldas.

—//—

Como prova de achamento de terras que descobriam e para divulgarem o valor da descoberta, os marinheiros traziam animais e plantas desconhecidas.

Para serem utilizados em viagens posteriores eram soltos, principalmente em ilhas, animais, como cabras, ovelhas e até bois, que se multiplicavam em liberdade.

Quando se fixavam noutros continentes, os Portugueses levavam sempre sementes, plantas e animais domésticos.

—//—

Segundo John Ruskin, a maior coisa que um homem jamais pode fazer neste mundo é ver uma coisa e dizer o que viu de maneira acessível. Neste aspecto, os Portugueses dos séculos XV e XVI não têm quem os supere. Com uma extraordinária capacidade de se movimentarem tanto no mar como nos rios e em terra, com grande curiosidade e espírito de observação, descreviam os exotismos que iam encontrando. E os homens de ciência, com o saber da experiência feito, legaram-nos obras de grande valor sobre os mais variados assuntos, entre os quais a flora e a fauna da África, Brasil e da Ásia.

Desde os mais ilustres aos mais humildes, os Portugueses estiveram sempre na base de difusão de plantas e animais. Muitas vezes contra o que era proibido e quase sempre com sacrifícios e desilusões. Nas longas e demoradas viagens em navios de vela, sujeitos às incertezas da navegação e às contingências dos ventos, a fome e, sobretudo, a falta de água, eram problemas constantes e vitais, tanto para os homens como para os animais vivos e plantas enraizadas. A estes problemas juntavam-se as dificuldades de pôr os animais e plantas a bordo e em terra, sem cais para atracar nem infra-estruturas para os receber. A estas dificuldades juntavam-se as desilusões da inadaptação a climas e terras diferentes, os infortúnios de pragas e doenças desconhecidas, os artifícios que tinham de recorrer para proteger e aclimatar as plantas e as frequentes tristezas de as ver morrer.

—//—

Uma das mais antigas preocupações do Homem foi a de utilizar plantas para curar doenças e aliviar sofrimentos. A fitoterapia, que trata as doenças por meio de plantas e a cromoterapia, que utiliza essências aromáticas, todas elas com propriedades anti-sépticas, foram criadas, divulgadas e transmitidas por antigas civilizações. Estes conhecimentos médicos, iniciados pelos Egípcios 40 séculos a. C. passaram à Mesopotâmia e os Gregos e os Romanos herdaram e aprofundaram esses conhecimentos. Hipócrates, médico grego do séc. V a. C., considerado o pai da Medicina, para cada enfermidade indicava o tratamento vegetal adequado. O médico grego Galeno, no séc. II distinguiu o emprego de

plantas ao natural das preparações galénicas dissolvidas na água, álcool ou vinagre.

Na Idade Média foram os monges que, sabendo latim e grego, conservaram esses conhecimentos, mas foi sobretudo Rogério Salerno, no início do séc. XII, que criou em Itália a famosa Escola de Salerno, que deu a conhecer textos gregos e árabes. ([20])

—//—

Os Descobrimentos e as rotas comerciais que os Portugueses estabeleceram com África, Índia e Brasil e as dos Espanhóis com a América Central, colocaram a Europa no centro do mundo, com riquezas e produtos vindos de países longínquos e plantas até então desconhecidas, com virtudes por vezes surpreendentes.

FIG. 1 — Rotas comerciais portuguesas no século XVI

Os colonos que foram para as terras descobertas sempre se queixaram da falta de medicamentos, e os poucos que chegavam depressa se estragavam. Por isso, tinham de recorrer ao que a Natureza lhes dava e à sabedoria dos nativos.

O papel que Portugal teve em divulgar tudo quanto de útil se descobria na Índia, neste campo, começou com os boticários dos navios, distinguindo-se nesta tarefa original o boticário Simão Álvares. Seguiram-se homens cientificamente mais preparados, como Tomé Pires, naturalista e farmacêutico, que em Malaca, como feitor das drogas, escreveu em 1517 a «Suma Oriental» em que descreve plantas medicinais e outros assuntos e que foi traduzida para italiano alguns anos depois.

Garcia de Orta formou-se em Medicina nas Universidades de Alcalá e Salamanca. Quando partiu para a Índia ia consciente das muitas ambiguidades que havia na Europa sobre a flora Oriental e aplicou a sua vasta cultura ao que via, corrigindo erros dos antigos sábios. O livro que publicou em Goa em 1563 «Colóquios dos simples e das drogas medicinais da Índia e de algumas frutas achadas nela», é uma obra notabilíssima que foi traduzida em latim, francês e italiano.

Cristóvão da Costa, nascido em Cabo Verde, formou-se em Medicina na Universidade de Coimbra e depois de ter estado em Goa publicou, em 1568, uma obra excelente com base nos trabalhos de Garcia de Orta mas mais completa — «Tratado das drogas e medicinas das Índias Orientais».

No Brasil sobressai primeiramente o padre jesuíta José Anchieta, que escreveu em 1560 uma Epístola que foi publicada incompleta em italiano 5 anos depois e só em 1790 foi publicada na íntegra em Lisboa. Nela dá notícia pela primeira vez de vários componentes da flora e principalmente da fauna brasileira, como o peixe-boi, o tamandua-bandeira, o porco-espinho, a lontra, a anhuma e até o pinguim. Da flora, entre outras plantas, refere os mangues do litoral, pinheiros de frutos, como amêndoas, e a copaíba, de onde se tira um remédio.

Pêro Magalhães Gandavo publicou em 1576 a «História da Província de Santa Cruz», em que relata de forma relevante a flora e fauna brasileiras, incluindo grande número de peixes.

Gabriel Soares de Sousa fecha com chave de ouro a literatura naturalista do Brasil no século dos Descobrimentos com o «Tratado Descritivo do Brasil», publicado em 1587, considerado uma das mais notáveis obras escritas em português no séc. XVI, em que, como alguém disse, mostra ser melhor geógrafo que historiador, melhor botânico que corógrafo e melhor etnógrafo que zoólogo.

Em África distingue-se o missionário dominicano frei João dos Santos, que percorreu durante 11 anos a África Oriental e em 1609 publicou em Évora a «Etiópia Oriental», considerada uma obra pioneira da Zoologia descritiva.

Nos séculos que se seguem, mantém-se o interesse de botânicos portugueses pelas plantas medicinais e divulgam-se técnicas culturais para melhor aproveitamento de plantas úteis.

ILHAS ATLANTICAS

As ilhas atlânticas, à excepção das Canárias, foram encontradas desabitadas. Povoadas principalmente por Portugueses, tiveram grande importância na difusão de plantas e animais.

Madeira e Porto Santo

Os primeiros povoadores da ilha da Madeira levaram sementes, plantas e animais domésticos. Passados alguns anos cultivava-se com aspecto comercial o trigo, a cana do açúcar e as videiras. O único mamífero encontrado foi a foca. Em Porto Santo, por ser mais seco, cultivava-se trigo e cevada e criava-se gado para consumo local.

A ilha da Madeira é como que um altar da Natureza, de clima ameno e diversificado com a altitude das montanhas e com abundância de água, foi um campo experimental de várias culturas agrícolas e de técnicas de irrigação, utilizadas noutros locais.

No início dos Descobrimentos a Madeira teve a grande importância de mostrar que as novas terras que se descobriam podiam dar grandes lucros quando cultivadas.

Os madeirenses cedo começaram a emigrar e eram considerados os melhores colonos do Reino. A imigração fazia-se principalmente para o Brasil, Américas e até para as ilhas do Pacífico. Quase sempre regressavam e traziam as mais belas e úteis plantas de diferentes regiões.

O vinho da Madeira e a variedade de frutos e flores deram fama à Madeira.

Açores

As ilhas dos Açores, como a Madeira, estavam desabitadas. Iniciado o povoamento, foram logo introduzidas plantas úteis e animais domésticos. Em 1439, o Infante D. Henrique mandou que para lá fossem ovelhas. A cultura da cana de açúcar foi tentada sem resultado e a do trigo permitiu exportações para o Reino.

No séc. XVI decaiu a cultura do trigo e introduziram-se várias castas de videiras, o inhame, a batata doce e o tremoço, plantaram-se pinheiros e muitas variedades de fruteiras, especialmente citrinos, eficazes contra o escorbuto.

No séc. XIX o comércio da laranja atingiu o apogeu e o declínio, devido a uma praga que destruiu as laranjeiras. As videiras europeias foram quase todas substituídas por outras americanas e introduziram-se novs espécies bovinas, assim como as culturas do chá, do tabaco, ananás e beterraba.

Os Açores, como escala de navios que regressavam da Ásia, África e das Américas, também contribuíram para a difusão de plantas na Europa em navios de outras nacionalidades.

Cabo Verde

As ilhas de Cabo Verde foram encontradas desabitadas. Nem sequer havia macacos. Devido ao clima seco e ventos fortes eram pouco propícias à agricultura. Os bois e as cabras foram os primeiros animais ali deixados para se reproduzirem em liberdade. Com os primeiros povoadores vieram outros animais como carneiros, porcos jumentos, e plantas que se procuravam aclimatar nos vales e alguns locais das montanhas, menos quentes devido à altitude. O cavalo adaptou-se às características locais e é hoje pequeno, resistente e sóbrio.

Estando ainda sob a influência dos ventos alísios do NE, estas ilhas eram ponto de escala dos navios à vela que se dirigiam à Índia, Moçambique, Angola e Brasil e, dos que regressavam à Europa, para se reabastecerem de água e alimentos frescos, reparar avarias e completar tripulações dizimadas por doenças.

Cabo Verde teve um papel muito importante na aclimatação de plantas e animais entre os trópicos e as zonas temperadas, servindo de plataforma à sua difusão — ainda hoje se encontram, por vezes lado a lado, plantas de diversas origens. (11)

A menor distância a S. Tomé, Angola e Brasil era garantia de sobrevivência de animais vivos e de plantas enraizadas.

Entre as plantas aclimatadas em Cabo Verde citam-se: o milho americano, que resolveu em grande parte o abastecimento da população, a mandioca, o arroz, a batata doce, feijões, amendoim, grão de bico, ricino, tabaco, bananeira, mamoeiro, anoneiras, cajueiro, coqueiro, tamarindeiro, citrinos e outras fruteiras, como mangueiras, goiabeiras, etc.

As culturas de cana do açúcar e algodão, quase sempre associadas, foram fonte de algum progresso, sobretudo em S. Tiago. A purgueira, usada na Medicina Tradicional e que resistia às secas e às cabras, foi trazida do Brasil e era exportada para Lisboa, onde o óleo das sementes era utilizado no fabrico de sabões e o bagaço como fertilizante.

O cafezeiro foi introduzido na ilha de S. Nicolau só no fim do séc. XVIII e o sisal, para cordame, aparece depois em todas as ilhas.

S. Tomé e Príncipe

Estas ilhas, situadas no Equador, têm um clima quente e húmido. O cheiro característico das florestas equatoriais sente-se antes de se avistar terra.

Valentim Fernandes refere a introdução na ilha de S. Tomé, logo a seguir ao povoamento, de figueiras, videiras, marmeleiros e citrinos e em meados do séc. XVI de oliveiras, pessegueiros e amendoeiras, muitas das quais não se adaptavam ou não produziam fruto.

Um piloto anónimo de Vila do Conde, por volta de 1552, distinguia correctamente as várias drogas que se confundiam e dá conta da introdução da cana do açúcar, do coqueiro, da bananeira e das tentativas de cultivo da oliveira e árvores de fruto, que medravam mas não frutificavam, e das sementes de hortaliças que degeneravam rapidamente.

A cana do açúcar acompanhou sempre as descobertas. Além de ser uma cultura lucrativa, os marinheiros portugueses atribuíam ao seu sumo propriedades anti-escorbúticas. Introduzida em S. Tomé no princípio do séc. XVI deu logo boas produções.

A canela, introduzida no séc. XVI, só no século seguinte foi incentivada a sua cultura, que decaiu no séc. XVIII.

O cafezeiro foi introduizdo no final do séc. XVIII e cacaueiro no princípio do séc. XIX. De S. Tomé, estas duas plantas passaram à costa W de África, onde eram desconhecidas.

Em meados do séc. XIX foi introduzida a baunilha.

A fruta-pão, originária da Oceania e trazida do Brasil, constitui hoje uma das bases de alimentação de S. Tomé. É a fruta que o capitão Blight trouxe de Taiti para a Jamaica no princípio do século passado, numa atribulada viagem, que foi motivo de um filme: «A Revolta na *Bounty*».

ÁFRICA

O antigo Egipto teve contactos com a Europa e com a Ásia mas os desertos impediam a difusão de plantas para sul, excepto um pequeno número para a Etiópia. Os Árabes foram os principais difusores das plantas asiáticas no Norte e nas costas Orientais da África, cultivando as mesmas plantas dos jardins de Córdova e Granada — laranjeiras, limoeiros, cidreiras e romãzeiras, assim como algumas espécies tropicais como mangueiras, bananeiras, coqueiros, cana de açúcar e hortas com muitos legumes. A bananeira comestível era desconhecida dos antigos egípcios e hebreus.

Quando os Portugueses iniciaram os Descobrimentos na costa atlântica de África, descreveram a flora que encontravam e entre as árvores que atraíram as atenções pelo seu porte e aproveitamentos figurou o imbondeiro (*de nibondo*). Azurara, por volta de 1447, descreveu-a, assim como as suas utilizações, trezentos anos antes de Adanson, de onde viria o seu nome botânico (*Adansonnia digitale*).

Cadamasto, um dos navegadores do Infante, descreveu o fabrico de vinho de palmeiras e dizia que no Senegal, e mais para Sul, não havia trigo, nem centeio, nem cevada, nem aveia, e que ali fora experimentado semear trigo sem resultado.

Duarte Lopes, no final do séc. XVI, dizia que os negros do Congo chamavam ao milho — «Grão de Portugal».

A flora africana a Sul do Sara era abundante nas regieõs equatoriais, mas era pouco variada.

As plantas úteis originárias da África, com valor económico, resumem-se ao cafezeiro, palmeira dendem, ricino e sorgo.

Estudos feitos no ex-Congo Belga por Wildeman mostraram que de 500 plantas ali existentes 317 eram originárias da Ásia, 167 das Américas e só 16 eram Africanas.

Cabe aos Portugueses o grande mérito de introduzirem nas duas costas africanas plantas originárias da América e na costa atlântica muitas plantas originárias da Ásia, além das que se cultivavam em Portugal.

As principais plantas americanas introduzidas em África foram: a mandioca, milho, amendoim, feijões, batata doce, cajueiro e cacaueiro. Julgo desnecessário enaltecer a sua importância.

BRASIL

Quando os Portugueses chegaram ao Brasil encontraram uma flora e fauna exóticas, ricas e abundantes e povos nómadas, ainda na Idade da Pedra e sem qualquer economia organizada.

A colonização começou com Martim Afonso de Sousa, que partiu de Lisboa em 1530 em 4 navios, que levavam os primeiros colonos com materiais apropriados, sementes e animais domésticos. Com um pouco de imaginação pode fazer-se ideia de como iam os navios.

A concessão de terras de sesmarias a quem as aproveitasse dentro de um certo prazo foi iniciada nessa altura e ainda hoje é usada. Este sistema contribuiu para que surgissem lavouras de manutenção, engenhos de açúcar, fazendas de criação de gado e o aproveitamento de plantas indígenas e de outras trazidas de regiões distantes.

Com a vinda de escravos africanos criaram-se relações intensas entre o Brasil e a África, sobretudo Angola. Estima-se em mais de 3,5 milhões o número de escravos africanos que entraram no Brasil e a eles se devem algumas plantas trazidas de África, como a palmeira dendem, de onde se extrai o óleo e a manteiga de palma.

PRINCIPAIS PLANTAS BRASILEIRAS DIFUNDIDAS POR TODO O MUNDO

A mandioca e o milho, de onde se extrai farinha, constituíam a base de alimentação dos índios e colonos. A palavra mandioca provém do tupi-guarani *mandioc*. É hoje consumida nos trópicos por milhões de pessoas, principalmente por aqueles com fracos recursos, sendo denominada «pão dos pobres». Por ser uma cultura fácil e adaptar-se ao clima africano, introduzida em Angola e em Moçambique propagou-se para o interior.

O milho americano difundiu-se com rapidez por ter o grão graúdo e ser muito utilizado na alimentação dos homens e animais. Há quem atribua a sua introdução na China através de Macau.

A batata doce, cozida ou assada, é um alimento rico em carbo-hidratos e açúcares. Dando-se bem nos trópicos, expandiu-se como a mandioca.

O amendoim, cujo nome provém do tupi *mandu'i*, com influência da palavra «amêndoa», surpreendeu por frutificar debaixo de terra. É hoje uma das culturas de maior expressão no mundo. Em Angola é denominado *jinguba* e *mancarra* na Guiné e em Moçambique.

FIG. 2 — A Mandioca. Desenho de Frei Cristóvão de Lisboa. Século XVII

Os feijões americanos, por serem superiores, substituíram os europeus e foram largamente difundidos.

As frutas do Brasil são muito numerosas e só se referem algumas das que foram levadas para outros continentes. O ananás, cujo nome provém do tupi *náná*, é considerado o Rei dos Frutos e tem na cabeça uma coroa de folhas, em sinal de realeza; o mamão (papaia), que produz todo o ano e de onde se extrai a papaína; a goiaba, de que se faz a goiabada; e o maracujá, muito usado para sumos.

FIG. 3 — As pinturas do corpo com urucu tinham simbolismo guerreiro, protegiam do sol e afastavam insectos

O cajueiro, cujo nome provém do tupi *aka'iu,* era considerado uma graça de Deus devido às muitas utilizações que os índios lhe davam na alimentação e como remédios.

Uma das drogas da Amazónia muito procurada era o urucu, para ser utilizada como corante em tinturaria e na alimentção como condimento, em lugar do açafrão. Com a polpa dos frutos vermelho-alaranjados ou amarelos, os índios pintavam o corpo. O urucu tem propriedades curativas nas queimaduras, protege das radiações ultravioletas do sol e repele alguns insectos. Com o nome de *Anato,* tem hoje largo emprego comercial para dar cor à manteiga e ao queijo.

Os Portugueses não só difundiram estas plantas como comercialmente utilizaram outras.

O pau-brasil foi a primeira exploração comercial e deu o nome à colónia. Utilizado em tinturaria, na construção de móveis e instrumentos musicais, esta árvore hoje quase não existe devido à grande procura que teve.

Além do algodão, do tabaco e do café, que será abordado mais adiante, o comércio da erva mate ou chá do Paraguai, cujas folhas contêm cafeína e tanino, estava em mãos portuguesas e, pela sua importância, referem-se o cacaueiro e a seringueira.

O cacau já era usado pelos Maias e pelos Azetecas como moeda de troca e para fazer chocolate com adição de baunilha e mel. Os Espanhóis

FIG. 4 — Pau Brasil. Pormenor do Atlas de Lopo Homem-Reinal, 1519

divulgaram a bebida na Europa e tiveram o monopólio do cacau durante muito tempo. Descobertos cacaueiros silvestres na Amazónia, em meados do séc. XVIII começaram a ser cultivados no Maranhão e na Baía, e no século seguinte o Brasil era o primeiro produtor mundial de cacau.

Das seringueiras da Amazónia extrai-se o latex, cuja apanha foi incrementada a partir do séc. XVIII. Foram os índios da Amazónia que descobriram a borracha, a que chamavam *cautchu,* que significa «lágrima de madeira», e fabricavam vários utensílios, como bolsas para água — as seringas.

Depois de Goodyear ter inventado a vulcazinação da borracha em 1884 e, 4 anos depois, Dunlop o pneu, a procura da borracha excedia em muito a produção e a colheita tornou-se muito lucrativa, o que levou o inglês H. Wickham, em 1876, a levar clandestinamente sementes para o Jardim Botânico de Londres, que as mandou para Malaca e Ceilão — 40 anos depois os ingleses tinham o monopólio da borracha com 3 milhões de seringueiras em produção.

PRINCIPAIS PLANTAS ACLIMATADAS

A cultura da cana do açúcar generalizou-se rapidamente no litoral e tornou-se a principal actividade económica servindo de base ao estabelecimento dos colonos.

Com a cultura da cana, Portugal foi o pioneiro na criação da grande lavoura fora da Europa como parte integrante da economia europeia. Da grande lavoura, em que o rio e o mar eram elementos constantes de preferência, resultaram características sociais e económicas que perduraram durante séculos sob a influência da casa grande e do senhor do engenho.

Antes de os Portugueses entrarem a competir com os genoveses e venezianos, o açúcar era vendido a preços elevadíssimos. Na Idade Média figurava como preciosidade nos inventários régios. No séc. XIV, a mulher de Carlos V de França, deixou em testamento, juntamente com as jóias, 7 pães de açúcar (cerca de 14 quilos).

As grandes produções das ilhas da Madeira e de S. Tomé e, principalmente, do Brasil, fizeram com que o preço do açúcar se tornasse acessível e o açúcar no séc. XVI passou a ser quase que uma mania — punham-no no vinho, na carne e no peixe, servia de remédio e até como moeda. Em 1602 afirmava-se que quase não havia coisa de comer que não leve açúcar. Nem o sal é o tempêro mais usado».

No final do séc. XVIII havia no Brasil cerca de 1800 engenhos e a exportação do açúcar no período colonial excedeu em mais do dobro a exportação de ouro.

Actualmente o Brasil é o primeiro produtor mundial de cana do açúcar. Grande parte dos automóveis utiliza álcool de cana.

O trigo levado por Martim Afonso de Sousa para S. Vicente passou de S. Paulo ao NE do Brasil e a primeira exportação de trigo das Américas foi do Brasil.

A introdução do arroz indiano fez com que o Brasil no final do séc. XVII o enviasse para Potugal como 4.º produto de exportação. Fora da Ásia, o Brasil é o único país em que o arroz é uma cultura básica.

Para consumo caseiro foram introduzidas muitas plantas alimentícias, como couves, alfaces, nabos, coentros e hortelã, a melancia, o melão e o penino, o inhame, o gergelim (de que se fazia azeite) e o quiabo africano, cultivado como hortaliça, com propriedades terapêuticas.

Apesar da grande riqueza de fruteiras, durante o período colonial foram introduzidas no Brasil muitas outras trazidas de Portugal, África, Ásia, Oceania e de outras regiões americanas, que a variedade de climas permitia aclimatar.

De Portugal citam-se as videiras, os citrinos (laranjeiras, limoeiros, tangerineiras, etc.) — o Brasil é hoje o primeiro produtor mundial de laranjas. Acredita-se que o marmeleiro foi logo introduzido por Martin A. de Sousa em 1532 — a marmelada, por se conservar, foi muito utilizada, sobretudo pelos bandeirantes. As romãzeiras, que além do fruto refrescante têm propriedades medicinais. Figueiras, pereiras, pessegueiros, alfarrobeiras e, já no séc. XVIII, amoreiras, para fabrico da seda.

De África citam-se as tamareiras, que os muçulmanos consideravam árvore sagrada, e os tamarindeiros.

Da América Central vieram os abacates e as anonas (ou atas), de que uma variedade introduzida em 1626 pelo Conde de Miranda ainda hoje se chama «fruta do Conde».

Da Ásia vieram variedades de bananeiras melhores que as indígenas; as mangueiras que se generalizaram a partir da Baía; os jambueiros, que nos Açores também são conhecidos por ameixeiras do Malabar espalharam-se por todo o Brasil; as jaqueiras, cujos frutos chegam a pesar 30 quilos, sendo a madeira esplêndida para a construção naval, introduzidas no séc. XVII, espalharam-se por todas as regiões húmidas; e os coqueiros, que modificaram as paisagens dos litorais baiano e do NE.

A perda do comércio das especiarias do Oriente fez com que se aclimatassem no Brasil a canela, a pimenta indiana e africana, o cravo e o gengibre.

Quando os Portugueses ocuparam a Guiana Francesa em 1809, trouxeram para o Jardim Botânico de Olinda (Pernambuco) várias plantas ali aclimatadas, como a fruta-pão, o giroflé (cravo da Índia) e a noz moscada.

O café será referido mais adiante.

O chàzeiro foi uma das últimas plantas introduzidas no Brasil colonial.

O uso pelos chineses da infusão das folhas como bebida, a que chamavam chá, perde-se na Antiguidade. Monges budistas levaram para o Japão no séc. XII rituais desta bebida, que no século seguinte se tornou popular.

Quando os rudes marinheiros, os comerciantes e missionários portugueses chegaram à China e ao Japão, devem ter ficado impressionados com esta bebida tradicional, própria de civilizações requintadas — tirava a sede, era estimulante e, ao contrário do vinho, não embebedava. O seu valor comercial, contudo, era limitado porque era segredo a sua preparação e não se consumia na Europa.

Os Holandeses e os Ingleses, ao apoderarem-se do comércio português no Oriente, divulgaram o consumo do chá na Europa e na América, que entretanto se generalizara na Rússia.

Catarina de Bragança, filha de D. João VI, ao casar com Carlos II, contribuiu para o uso do chá na corte inglesa no final do séc. XVII.

A grande divulgação do consumo do chá, que além de ser uma bebida agradável, é estimulante devido à cafeína e teína que contém, deve-se em grande parte ao facto de a água ser fervida e, por isso, não transmitir doenças.

O chá foi origem de grandes progressos na construção naval e na navegação oceânica com os famosos *clipers* americanos e ingleses e foi o rastilho da independência dos E. U. A..

Quando a Família Real portuguesa estava no Brasil, dada a importância que o chá tinha, pensou-se abastecer a Europa e, principalmente, a Inglaterra com chá cultivado no Brasil. Em 1825 tentou-se a sua cultura em terrenos do jardim botânico do Rio e em S. Cruz, com 300 chineses e plantas que vieram de Macau. No jardim botânico também se cultivavam especiarias e frutos orientais, como o jamboeiro e lechieiras.

Perante a fraca produção e despesas elevadas, preferiu-se vender café e comprar chá. Do Brasil, o chàzeiro foi levado para os Açores,

onde ainda se cultiva, e para Ponte de Lima, no Norte de Portugal, onde ainda se encontram algumas plantas em jardins solarengos. Na serra de Sintra também ainda se encontram algumas plantas no Alto do Chá.

Em Moçambique a cultura do chá só foi introduzida em 1914.

PLANTAS MEDICINAIS DO BRASIL

Os índios brasileiros conheciam bem as plantas comestíveis e as que davam corantes, mas recorriam pouco às plantas medicinais. A medicina no Brasil era exercida pelos *pagés,* misto de feiticeiro e curandeiro. Com vários rituais apalpavam, cheiravam, chupavam e defumavam o doente com tabaco soprado de uma cabaça. A dieta de frutas e legumes era

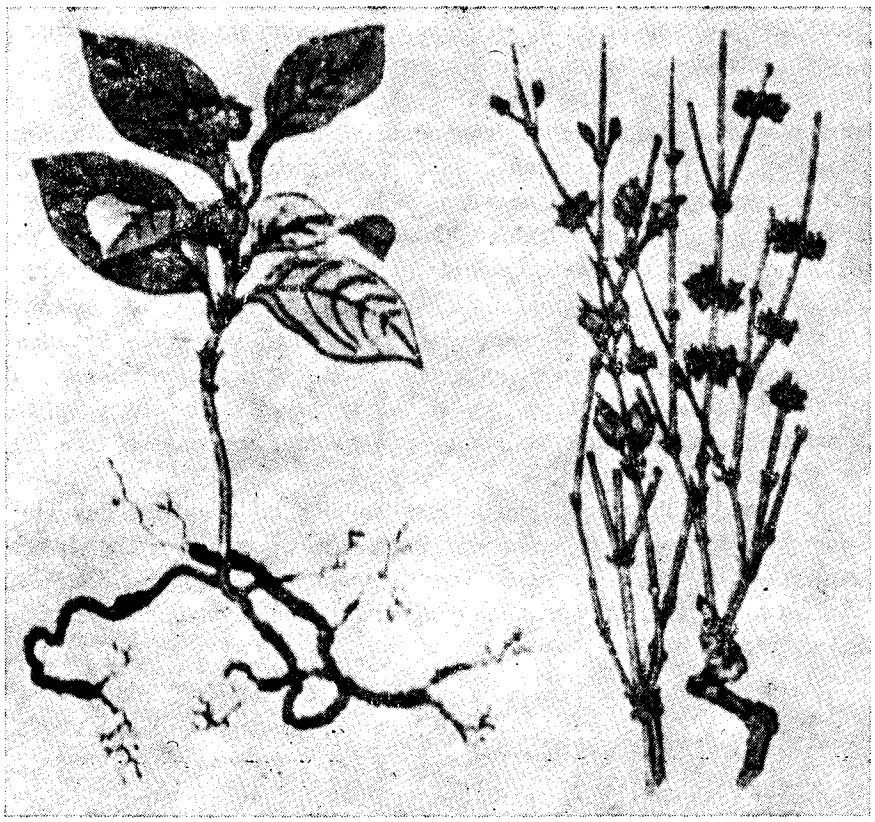


FIG. 5 — A Ipecacuanha, ainda hoje é usada como calmante da tosse

quase sempre a razão da cura. Quando não curavam, os *pagés* sujeitavam-se a apanhar grandes tareias.

Os colonos, tanto no Brasil como em África, sempre se queixaram da falta de medicamentos. Os poucos que chegavam depressa se estragavam e, dado o isolamento em que viviam, os colonos tinham de recorrer ao que a Natureza lhes dava e à sabedoria indígena. Foram principalmente os jesuítas, que em cada colégio tinham quase sempre um boticário, que utilizaram e divulgaram muitas plantas medicinais brasileiras, tendo algumas entrado na Farmacopeia Portuguesa, como a ipecacuanha, a sarsaparrilha e a copaiba.

As raízes das ipecacuanhas foram usadas contra as disenterias, como emético e ainda hoje são usadas como expectorante.

O óleo da copaíba foi usado como laxativo, como bálsamo para feridas, como diurético e no tratamento da blenorragia.

As raízes das sarsaparrilhas foram usadas como depurativo e, desde o séc. XVI, no tratamento da sífilis, até aparecerem drogas mais activas. Algumas variedades foram cultivadas em Portugal.

A quina merece referência. Originária do Peru, também havia no Brasil plantas sucedâneas com propriedades febrífugas. Foram os jesuítas espanhóis no Peru que deram grande importância às propriedades da casca da quina reduzida a pó contra a febre e as divulgaram em 1639 na Espanha e, possivelmente, em Lisboa. A descoberta na Europa das três dezenas de alcalóides da casca da quina teve tanta importância para a Medicina que foi comparada à descoberta da pólvora para a guerra.

Coube ao médico da Armada e notável homem de ciência Dr. Bernardino Gomes o mérito de isolar, em 1810, o primeiro alcalóide da quina — a chinchonina, além dos trabalhos que fez na utilização da ipecacuanha na disenteria amibiana, que tiveram repercussão fora do país. (7).

O Governo Português, tardiamente, só no final do século passado, é que mandou para todas as colónias sementes de quineiras do Jardim Botânico de Coimbra. Só em S. Tomé, acima de 800 metros, é que a cultura teve alguma importância, diminuindo com a produção de quinino de síntese.

ANIMAIS INTRODUZIDOS NO BRASIL

Dos animais que não existiam no Brasil e que para ali foram levados pelos Portugueses — galinhas, perus, gansos, porcos, ovelhas, cabras e

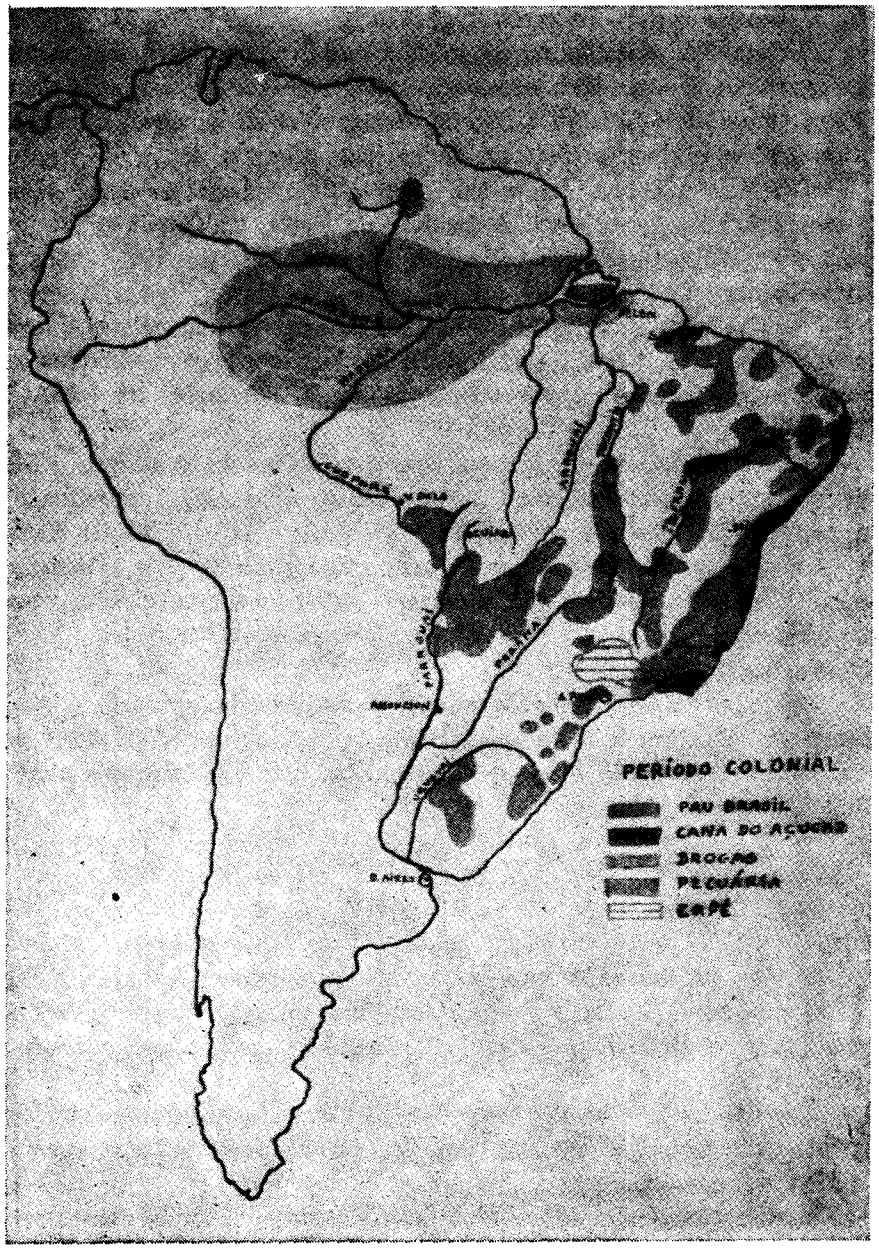


FIG. 6 — A pecuária e outras actividades comerciais no período colonial

jumentos —, tiveram grande importância os bois e os cavalos, necessários aos engenhos de açúcar e alimentação do numeroso pessoal escravo que trabalhava na cultura da cana.

Gabriel Soares de Sousa, em 1587, descreveu o grau de adiantamento da criação de gado na Baía, com vacas trazidas de Pernambuco e de Cabo Verde, multiplicando-se rapidamente os rebanhos de bovinos, o mesmo acontecendo às éguas e jumentos, às ovelhas, cabras e porcos.

O normal por fazenda era entre 200 e 1000 cabeças de gado. Algumas chegaram a ter 20 000. A fazenda da Torre, de Garcia de Ávila, com 1500 km nas margens do rio S. Francisco, foi durante séculos a maior na criação de gado.

A criação de gado tinha o atractivo de exigir pouco pessoal e com pouca preparação. No séc. XVIII teve novo incremento com a mineração. Os mineiros compravam por ano cerca de 30 000 mulas na feira de Sorocaba.

A pecuária contribuiu para a conquista de sertão, fomentou o seu povoamento abrindo caminhos do litoral para o interior e transformou o regime alimentar das populações. No começo do séc. XVIII havia mais de 1,5 milhões de cabeças de gado nos sertões da Baía e Pernambuco. Em regiões isoladas abatiam-se animais só para aproveitar o couro e exportavam-se, além dos couros, animais vivos para Portugal e para as campanhas de Angola.

As feiras de gado tornaram-se importantes centros comerciais. A mais famosa foi a de Sorocaba, perto de S. Paulo, onde chegavam criadores do Sul, após terem percorrido cerca de 2000 kms. Esta feira chegou a reunir 200 000 animais. ([17])

ÁSIA

A Ásia foi origem de muitas plantas úteis e animais domésticos, que se difundiram pelo mundo desde tempos imemoráveis, através de migrações, guerras, cataclismos, e em actividades comerciais por caravanas e navios.

Quando os Portugueses chegaram ao Oriente encontraram civilizações adiantadas, com técnicas agrícolas milenárias, economias organizadas e um comércio activo, que incluía as especiarias.

No intercâmbio que se sucedeu, modificaram-se hábitos alimentares de parte a parte, e difundiram-se plantas e técnicas agrícolas com benefícios mútuos.

As plantas que os Portugueses levaram para o Oriente, sobretudo do Brasil, tiveram de início aspecto pouco relevante, como o milho, por exemplo, por o Oriente ser autosuficiente em tudo e o arroz abundante.

As principais plantas originárias da Ásia, que os Portugueses tiveram papel importante na sua difusão, são: a cana do açúcar, arroz, coqueiro, bananeira, mangueira, chàzeiro, citrinos, pessegueiros e as especiarias.

A cana do açúcar, como já foi dito, acompanhou as Descobertas.

O arroz indiano incrementou a cultura e o consumo de arroz em Portugal e foi introduzido em África e no Brasil.

O coqueiro é considerado no Oriente como árvore providencial, sobretudo para os marinheiros. Os Indonésios dizem que tem tantas aplicações como os dias do ano. Levado para Cabo Verde, daqui foi para o Brasil.

Das muitas variedades de bananeiras espontâneas nas regiões tropicais só algumas são comestíveis, principalmente as que provêm do Oriente e que os Portugueses difundiram nas ilhas atlânticas, Brasil e outras partes do mundo. A jaqueira e a mangueira foram introduzidas em S. Tomé, Angola e Brasil. Foram os Portugueses que deram o nome à manga (do tamil *mangay*) e a levaram para as ilhas atlânticas, Angola e Brasil, de onde passou à América Central.

As laranjeiras doces, originárias da China, foram difundidas nas ilhas atlânticas, Angola, Brasil e Europa. Portugal foi um grande exportador de laranjas e no Mediterrânio Oriental à laranja chama-se *Portugália.*

ESPECIARIAS

As especiarias do Oriente e algumas de origem africana eram conhecidas e comercializadas no Norte de África e Europa desde tempos remotos. No Antigo Egipto eram utilizadas na mumificação dos mortos. Os hebreus utilizavam-nas nos óleos sagrados. Em muitos povos da Antiguidade eram usadas como perfumes, remédios e afrodisíacos.

Na Europa, a partir da Idade Média, tiveram um consumo surpreendente. Na sua procura e comércio o Homem passou por grandes aventuras em longas e perigosas viagens por terra e por mar. Entrou em guerras e construiu Impérios. Nações e cidades prosperaram e enriqueceram.

As especiarias eram então principalmente usadas na Europa para conservar e disfarçar o mau gosto da carne em princípios de deteriora-

ção. Por falta de forragens no Inverno, grande parte do gado era abatido no Outono. A carne era salgada ou fumada e apodrecia facilmente por falta de frigoríficos.

As especiarias eram também usadas como tempêros, para compensar a pobreza da alimentação europeia e o seu uso chegou a ser por vezes imoderado.

Também foram usadas na perfumaria. Em Paris, no princípio do séc. XVII, monges carmelistas preparavam a «Água de Carmes», com canela e outras especiarias, que teve grande popularidade como cordial e como água de *toillete*. Nessa altura raramente se tomava banho.

Como remédios, as especiarias tiveram grande procura e exagerava-se o seu poder curativo. A uma das damas de honor da rainha Santa Isabel, que sofria de ataques frequentes, amarravam-lhe os pés e as mãos e introduziam-lhe pimenta no nariz. (2)

No séc. XVIII, numa cidade francesa, durante um surto de peste, houve uma mistura de alho, cravinho, cânfora, canela e outros produtos, conhecida por «vinagre dos quatro ladrões». Esta mistura era preparada por quatro homens que com ela se protegiam para roubarem quem morria de peste ou estava moribundo. Presos, foram perdoados em troca da divulgação da receita. (21)

No séc. XIX ainda se atribuíam às especiarias propriedades medicinais, como se pode ver numa gravura satírica da época feita em Viena de Áustria durante uma epidemia. (21)

Em Portugal, desde os primórdios da sua fundação que se comerciavam especiarias como a pimenta, o anil, o açafrão, e também o açúcar, trazidas em galés genovesas e venezianas de passagem para a Flandres, e em navios portugueses e catalães que iam ao Norte de África e Mediterrânio.

As especiarias foram um dos principais motivos das viagens dos Descobrimentos.

Antes da chegada de Vasco da Gama a Calecute, em 1498, o comércio no Oriente estava principalmente nas mãos dos árabes. Os produtos ricos, sobretudo as especiarias, vinham para a Europa em caravanas árabes e em navios das cidades italianas, que os recebiam no Mediterrânio Oriental.

As especiarias tinham a grande vantagem de serem leves, pouco volumosas e aguentarem grandes viagens e transbordos sem se estragarem. As normes distâncias que percorriam vindas do Oriente, os perigos por que as caravanas passavam, sujeitas a ataques frequentes de ladrões, a sua raridade e grande procura, faziam com que as especiarias fossem ven-

didas nas cidades europeias em pequenas quantidades a preços elevadíssimos, acessíveis só aos ricos e para presentes a quem detinha o poder.

Os mercadores que as traziam, para justificar os preços, inventavam histórias fantásticas — as árvores cresciam em lagos misteriosos guardados por aves ferozes como dragões, que tinham de ser distraídas com enormes quantidades de carne para se poder colher as especiarias.

À Índia, além de riquezas, associava-se a ideia do Paraíso. Adão, ao sair do Paraíso, vinha coberto de folhas, que os ventos espalharam por toda a Índia e deram origem a todos os aromas.

FIG. 7 — As especiarias atribuíam-se propriedades medicinais. Gravura do séc. XVII — Viena de Áustria —

Ao chegarem à Índia, os Portugueses começaram por adquirir as especiarias a intermediários e depois directamente nas áreas de produção. Perante a guerra comercial dos árabes, Ceilão, de onde provinha a melhor canela, foi ocupada e Malaca, importante entreposto comercial com a Insulíndia, foi tomada. Para obter cravo e noz moscada alcançaram-se as ilhas Molucas e Banda. Os mercadores malaios diziam «que a noz moscada só cresce ao som do mar» e «Deus criou Timor de sândalo, Banda de noz moscada e as Molucas de cravo e no mundo não é sabido outra parte em que as haja».

As principais especiarias trazidas para Lisboa e exportadas para a Europa eram a pimenta, canela, noz moscada, cravo e gengibre, cabendo à pimenta cerca de 2/3 do total. Cinco anos depois da chegada à Índia, a pimenta em Lisboa era 5 vezes mais barata que em Veneza, e chegou a ser vendida a 100 vezes mais o preço da compra. O único navio da frota de Magalhães que completou a volta ao mundo carregou nas Molucas especiarias que pagaram o custo da expedição que durou três anos. (15)

No séc. XVI o comércio das especiarias foi monopólio da Coroa e o comércio que os Portugueses faziam por conta própria no Oriente também atingiu grandes proporções por ser muito lucrativo. Tudo isto suscitou a cobiça de outras nações europeias...

Em 1600 foi criada em Inglaterra a British East India Company e, logo a seguir, na Holanda, a Dutch East India Company, que iria ficar com o domínio do comércio no Oriente. Apesar da resistência portuguesa, os holandeses ocuparam Amboino nas Molucas em 1605, onde os Portugueses haviam chegado em 1512, e em 1658 ocuparam Ceilão.

Os fumos da Índia, a derrota de Alcácer-Kibir e a ocupação filipina tinham sido fatais...

Para finalizar, e para não abusar da bondade de V. Ex.ª, referem-se dois dos animais que os Portugueses, durante e depois dos Descobrimentos, difundiram pelo mundo e duas plantas que devem ser as que mais viajaram por mar — o tabaco e o café. Não deixa de ser curioso observar que muitos homens de ciência se têm insurgido contra o seu uso e apontaram os malefícios destas plantas, sem resultado, como acontece sobretudo com o tabaco.

A GALINHA

Pode parecer irrelevante e até um pouco ridículo vir falar do galo e da galinha na Academia de Marinha, mas há muita gente da Marinha,

e alguns oficiais até estão aqui presentes, como eu, que estive alguns anos em Timor, que podem avaliar bem a importância destes animais em locais isolados, com reduzida assistência médica e dificuldades na obtenção de alimentos. Se isto acontece hoje, nos Descobrimentos a sua importância era decerto muito maior.

A galinha está praticamente difundida por todo o mundo. Sem cuidados especiais sobrevive em climas quentes e frios, nas planícies e montanhas, nas florestas e em regiões quase desérticas. Além da carne e dos ovos, desde tempos remotos que alguns dos seus órgãos são usados na Medicina Popular.

Há quem a chame Benfeitora da Humanidade, por ser o alimento dos novos e dos velhos, dos pobres e dos ricos e, sobretudo, dos doentes.

Originária do Sul da Ásia, foi ali domesticada há cerca de 40 séculos a. C. e começou a difundir-se pela Europa com as invasões persas no séc. V a. C.

A difusão da galinha deve-se principalmente ao galo, que impressionava os povos primitivos por anunciar o dia, ser muito combativo e pela vistosa plumagem. No Zoroatrismo, cerca do séc. VII a. C., o galo teria sido criado por Deus para anunciar a vitória da Luz sobre as Trevas, ou seja, do Bem sobre o Mal. Os gregos atribuíam-lhe a virtude de afugentar os Demónios, despertar a Aurora e de fazer levantar os homens.

O galo dos cataventos das igrejas recorda ao clero vigilância atenta e o das casas é um profeta do tempo. Em França é um símbolo nacional.

Os navios dos Descobrimentos e os que depois partiam para viagens longas levavam sempre muitos galos e galinhas, que os povoadores das ilhas atlânticas e os colonos de terras descobertas também levavam.

Desconhecidos nas Américas, rapidamente passaram do litoral do Brasil aos Andes, levados pelos índios.

A CABRA

A cabra doméstica é originária da Ásia e foi, com o cão, um dos primeiros animais a serem domesticados, julga-se que há cerca de 9000 anos a. C., sendo os Persas os primeiros que a referem.

Em tempos remotos chegou às costas mediterrânicas da Ásia Menor e foi levada para o Norte de África e para a Europa. A cabra e o bode figuram na mitologia dos Egípcios, dos Gregos e dos Romanos. As tragédias gregas — *tragoidias* — receberam o nome de *traigos*, palavra que designa a cabra.

É um animal da montanha que aprecia o sol, embora suporte a estabulação. Muito rústica, ágil e manhosa, sobrevive sem cuidados e dá carne e leite.

A pele e o pêlo também se aproveitam, sendo considerada a vaca dos pobres, enquanto que o carneiro é o capital dos ricos. Tem o grande inconveniente de destruir a vegetação das regiões áridas, tornando-as ainda mais áridas.

Os navios dos Descobrimentos levavam quase sempre cabras vivas, que eram consumidas em viagem e soltas em ilhas desabitadas.

As actuais cabras da Madeira, Porto Santo e Desertas resultam de animais levados do Algarve e são um bom exemplo de nanismo insular por adaptação ao meio. As cabras do leite de Angola provêm de cabras de Cabo Verde para ali levadas de Portugal.

Antes dos Descobrimentos não havia cabras nas Américas. Não resisto a referir o livro de Robinson Crusoé, baseado em factos verídicos passados numa ilha desabitada ao largo do Chile, descoberta pelos Espanhóis em 1563, que ali largaram cabras. Piratas franceses e ingleses passaram a frequentar a ilha para se abastecerem de carne, e os espanhóis, para acabarem com as cabras, largaram cães. Quando em 1704 foi ali deixado um marinheiro escocês muito conflituoso, havia cabras mas não havia cães. Esse marinheiro foi recolhido quatro anos mais tarde e as histórias que contou deram origem ao livro.

O CAFÉ

Os cafezeiros de cultura são originários da África. A variedade Arábica provém das montanhas da Abissínia e é a mais apreciada. O Libéria e o Robusta são espontâneos nas costas ocidentais da África.

Foi na Arábia que o café criou fama, daí a sua designação. A partir do séc. XV o consumo do café da Arábia difundiu-se por todo o mundo islâmico por peregrinos que iam a Meca, onde havia casas de café.

Os Portugueses só mais tarde é que se interessaram pelo café. As Décadas de João de Barros e de Diogo Couto não o referem. Só em 1663 o padre Manuel Godinho relata que «o café que se bebia na Turquia e em toda a Mourama e servia de vinho aos maometanos, que acreditam ser confortador do estômago». Em Constantinopla também havia casas de café, onde os turcos discutiam política e engendravam intrigas.

Ao mesmo tempo que os turcos divulgavam o consumo do café na Europa ao tentarem conquistar Viena de Áustria em 1683, o café da

Arábia entrava para a Europa por Veneza, Marselha e Londres e abriram-se casas de café, que se tornaram célebres.

Para acabar com o monopólio do café da Arábia, os holandeses conseguiram cultivar em Java cafezeiros com plantas da Arábia. Em 1700 foi enviada para o Jardim Botânico de Amesterdão uma planta que iria originar as grandes plantações americanas. Daquela planta, os holandeses enviaram uma muda para a Guiana Holandesa e ofereceram outra a Luís XIV, que a mandou para a Guiana Francesa. Diz-se que quem a acompanhou dividiu com a planta a sua ração de água, Sendo o café uma planta sensível, calcula-se os cuidados havidos durante estas longas viagens por mar.

A fama que o café estava a ter na Europa fez com que Francisco Melo Palheta trouxesse ilicitamente de Caiena, na Guiana Francesa, para o Pará, em 1725, sementes que foram cultivadas com sucesso. Do Pará foi levado para o Rio de Janeiro, S. Paulo e Campinas e, em 1822, saíram do Rio mais de 2,5 milhões de arrobas de café e o Brasil tornou-se, e ainda hoje é, o primeiro produtor mundial.

Iniciado por mar o regresso às origens, o café arábica no final do séc. XVIII foi levado para S. Tomé e Cabo Verde e passou à costa ocidental de África, onde era desconhecido. Das antigas colónias portuguesas só Goa, Macau e Guiné não exportaram café.

O TABACO

O homem primitivo considerava sobrenatural o fumo que subia aos céus.

Muitos sacrifícios pelo fogo eram recebidos pelos Deuses sob a forma de fumo. Os gregos e romanos aspiravam por prazer o fumo de algumas ervas e sementes, o que também acontecia em África e na Ásia.

O tabaco provém das folhas de uma planta originária das Américas, onde eram usadas para fazer uma bebida narcótica, como medicamentn, como fumo e em cerimónias religiosas. O Deus da Chuva dos Maias fabricava as nuvens fumando gigantescos rolos de folhas de tabaco, que os relâmpagos acendiam.

Logo após os Descobrimentos, marinheiros espanhóis e portugueses trouxeram o tabaco para a Península. Em meados do séc. XVI era cultivado em Lisboa, principalmente como medicamento e, em 1560, o embaixador da França em Lisboa, Jean Nicot, fez constar em França as virtudes

curativas da erva santa. O alcalóide que contém, a nicotina, provém do seu nome, apesar de ele nem sequer fumar.

O uso do tabaco espalhou-se pela Europa fumado em cachimbos, principalmente por soldados espanhóis em guerra contra os Países-Baixos. Marinheiros portugueses levaram o tabaco para África e Oriente, incluindo o Japão.

Os holandeses, nação de marinheiros e comerciantes, ainda difundiram mais o tabaco, introduzindo a planta em Java e, no séc. XVII, o tabaco que se consumia na Europa provinha de Amesterdão, trazido das Américas.

O corsário inglês *Sir* Walter Raleigh contribuiu muito para a difusão do tabaco. Julga-se que o cultivou nas suas propriedades em Inglaterra trazido da Virgínia. O cachimbo foi o seu fiel companheiro durante os 13 anos que esteve preso na Torre de Londres e, quando subiu ao cadafalso, em 1618, levava um cachimbo na mão.

Do séc. XVI ao séc. XVIII, o tabaco também foi usado reduzido a pó — o rapé —, que era aspirado pelo nariz e também era mascado, i. e., mastigado sem ser engolido, principalmente por marinheiros. O cigarro só apareceu no século passado.

O tabaco é um bom exemplo do triunfo de um produto inútil e prejudicial, apesar das proibições.

Na Turquia os fumadores eram decapitados e, em 1635, na China arriscava-se a idêntico castigo quem o vendesse.

No séc. XVII já se conheciam os seus malefícios, como mostra uma gravura alemã dessa época.

E com esta imagem, para impressionar os fumadores, termino com as desculpas de ter demorado mais do que devia.

FIG. 8 — Tabaco. Gravura alemã do séc. XVII

Bibliografia

1 *Atlas Histórico Escolar*, 8.ª ed., Ministério da Educação, Rio de Janeiro, 1986.
2 *A Arte de Comer em Portugal na Idade Média* — Salvador Arnaud, INCM, 1986.
3 *Colonos Chineses no Brasil no Reinado de D. João VI* — Carlos F. de Moura, Macau, 1973.
4 *Dicionário Lello Universal*, 1986, Porto.
5 *Fruticultura Brasileira* — Pimentel Gomes, 1973.
5 Garcia *de Orta e o Seu Tempo* — Conde de Ficalho.
7 *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*
8 *Guia Rural*, Abril-1986 e *Anuário*, 1988 — Editora Abril — Brasil.
9 *História dos Animais e Plantas do Maranhão* — Frei Cristóvão de Lisboa.
10 *História Geral da Civilização Brasileira* — Sérgio B. de Holanda — 6.ª edição, 1985, S. Paulo.
11 *História e Desenvolvimento da Ciência em Portugal* — *Transplantação de Plantas de Continentes para Continentes no Séc. XVI* (separata) — José Mendes Ferrão, 1986.
12 *História do Brasil* — 2.ª ed. — Herculano G. Mathias.
13 *História do Brasil* — Hélio Vianna — 14.ª ed.
14 *Le Livre du Fumeur de Pipe* — Joachim Frank — Editions Robert Laffont — Paris, 1971.
15 *Las Riquezas de la Tierra* — J. Senjonow — 3.ª ed., 1948, Barcelona.
16 *Notícia da Flora das Ilhas de Cabo Verde* — Alfredo C. Andrade, 1908.
17 *Nova História da Expansão Portuguesa* — Serrão e Marques, 1986.
18 *Novo Dicionário Aurélio* — 2.ª ed., Rio de Janeiro, 1986.
19 *Os Portugueses, as Descobertas e a Introdução de Plantas* — José Mendes Ferrão.
20 *Segredos e Virtudes de Plantas Medicinais* — Selecções Readers Digest, 1983.
21 *Spices, the Essence of Geography* — Stuart Jones — The National Geographic Magazine, March, 1949.
22 *The New Encyclopædia Britannica* — 15 ed.

ESTE LIVRO FOI COMPOSTO E IMPRESSO NA EDITORIAL MINERVA — MINIGRÁFICA COOPERATIVA DE ARTES GRÁFICAS, CRL

Depósito legal n.º 29871/89

A FRAGATA D. FERNANDO
E OS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

Decidido a ocupar algum do vosso precioso tempo, ocorreu-me dever explicar, antes de mais, por que razão — tão destituído de credenciais do foro náutico — convosco partilho o especial ambiente desta Casa e me apaixonam os estudos e os motivos que a justificam. Essa explicação conduz-me a recordar com saudosa consideração a personalidade ímpar e cativante do Almirante Sarmento Rodrigues, que um dia entendeu distinguir-me, assinalando, com o meu ingresso nesta Academia, o interesse publicamente manifestado — em determinada época da minha vida — pela recuperação da Fragata D. Fernando. A constante atenção do Almirante Sarmento Rodrigues a tudo o que na sua época considerava de interesse para a Marinha justificou assim a minha presença entre Vós, facto que tanto me honra. Por seu turno, a Fragata D. Fernando, justificando-me nessa época, justifica-me hoje ainda; os meus propósitos de então e os actuais são os mesmos e sê-lo-ão enquanto for necessário alertar as pessoas para a necessidade e a obrigação de nos empenharmos na recuperação desse navio naufragado.

Não vivi, com efeito, a Marinha, sendo até bem curtas e acidentais as minhas experiências de navegação. Começando cedo, embora, a estreia cifrou-se por escassos atravessamentos do curso superior do rio Mondego numa barca serrana, a caminho da romaria de St.ª Eufêmia da Póvoa de Midões. Por trancos e barrancos, em alegres ranchos estivais — mau-grado o alongamento daquela farta légua de sete ou oito quilómetros descidos e subidos a pique — valia a pena o esforço, porque a liberalidade com que o Bispo de Coimbra regia a sua circunscrição eclesiástica fazia jus aos seus títulos nobiliárquicos de conde e alcaide-mor. O foguetório, a banda e os bailaricos no pinhal, permitidos pelo Prelado, bem diferentes da suturni-

dade evangélica do Bispo de Viseu — empenhado como estava em irradicar as reminiscências dos cultos pagãos endovélicos da nossa empedernida ancestralidade céltica — compensava o esforço da caminhada e as agruras de um sermão ouvido a pé quedo, ao sol de Agosto, por via de regra mais longo e extenuante que as ladeiras pela Lage Grande, pelo Alcoice, pelo Arco do Burro, pela Várzea, e depois até lá acima à Peninha. Na barca, dizia, mas na «cimeira», entenda-se, negra como breu e longa como um charuto havano, a deslizar mansa sob os pés descalços do barqueiro e do ajudante, curvos para melhor se arrimarem às varas fincadas nos fundos do rio.

À semelhança de muitas gerações passadas atravessávamos ali o rio, logo abaixo da Ponte da Atalhada, em grupos alegres e palreiros, porque a «fundeira» ficava muito desviada, noutro lugar igualmente negrusco e enfragado para as bandas de Currelos, caminho prático para os ranchos do Carregal, de Papízios e das Póvoas, mas para nós imprestável. De resto tais barcagens eram só de ida. À volta, acabadas as regas matinais e aberto o açude, atravessavam-se a vau os dois corregozinhos de água mansa a que se reduzira a capacidade estival do Mondego e que circundavam agora um vasto areal. Todos nós — os machos calçados — atravessávamos então essas levadas içados às cavalitas de possantes beiroas, há muito descalças desde lá do alto, dos terreiros da festa e da dança, equilibrando à cabeça, pelos desfiladeiros e torcicolos do atalho, os cestos merendeiros e os sapatos de fivela.

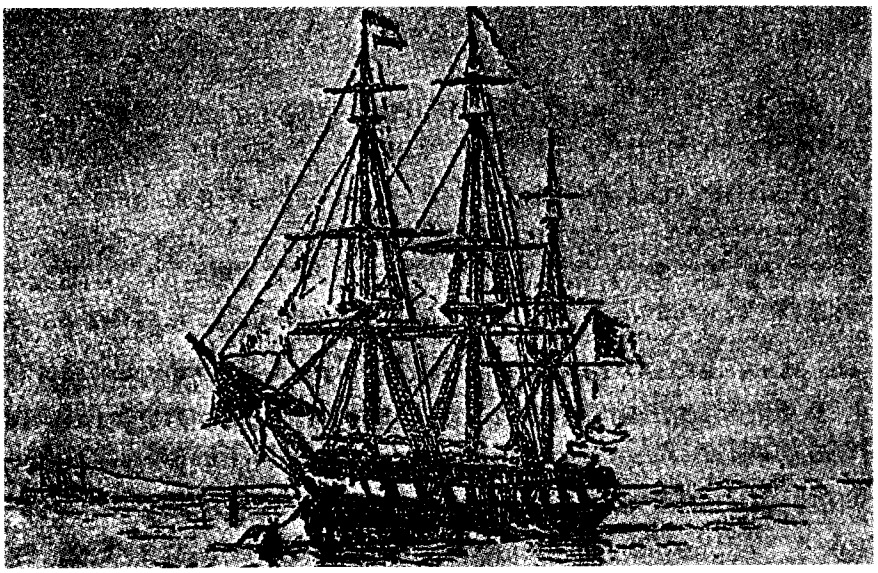
Tenazes em hábitos provectos de avoengas perdidas em eras de antanho, com a ajuda providencial dos pés descalços que molhavam com gosto e dos costados possantes para carga tão descompassada, proporcionavam-nos alegres travessuras inocentes, conseguidas com a rasteira ladina de um retardatário, que fazia rolar em desequilíbrio pelo areal aquele trono humano, entre chufas, gargalhadas e dichotes matreiros.

Só anos mais tarde arrostei o Oceano. Aí, contudo, também as capacidades náuticas da Teca — garbosa chavasca de S. Martinho do Porto — não superavam as minhas próprias a remar, nem davam para arremeter a rebentação da barra, aventura só possível para briosos pescadores que, manhã cedo, zarpavam para o largo desde a pacata baía em algazarra ritual, por entre ondas alterosas e medonhos escarcéus da rebentação contra as arribas do Facho.

Depois e antes de experimentar as aventuras de alto-bordo, quando o paquete «Funchal» fez a sua última viagem de carreira regular para a

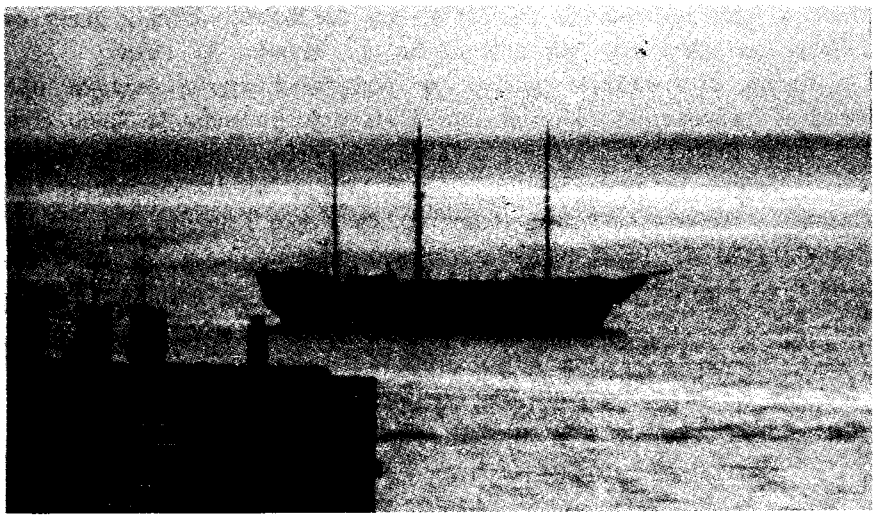
Madeira (com um mar de damas) só nos cacilheiros voltei a gozar as delícias das salsas vias, nas amenidades conchegadas do Tejo.

Enfim, uma carreira náutica que poderia chamar-se nula, se não foram os ensinamentos adquiridos no «Tratado do Aparelho do Navio, com Indicações Práticas Sobre Corte e Fabrico de Velas, Manobras de Mastaréus e Vergas, Embarcações de Pequeno Lote e Miúdas, Manobras das Âncoras e Amarras, Avarias, Reboques, etc., pelo Primeiro Tenente da Armada João de Sousa Bandeira, editado pela Imprensa Nacional, em Lisboa, no Ano da Graça de 1896».



A fragata «D. Fernando II e Glória», segundo traço do comandante António Aloísio J. A. Pinto Basto

Nessas singraduras do Tejo conheci de perto a Fragata D. Fernando II e Glória, de seu nome completo. Primeiro pareceu-me algo ridícula com o seu grande bojo negro encimado por uma mastreação anémica, cruzando vergas de joanete e de sobre no lugar das gáveas e papafigos, sem poleame nem massame assinaláveis para além de vagas imitações de enxárceas, encimadas por umas antenas alçadas por mastaréus. Depois sabendo-lhe a idade, a simpática utilização como escola de rapazes e usando a imaginação para a sonhar mastreada a preceito e aparelhada, muitas vezes me demorei em tardes amenas no Cais das Colunas a olhá-la. Nos

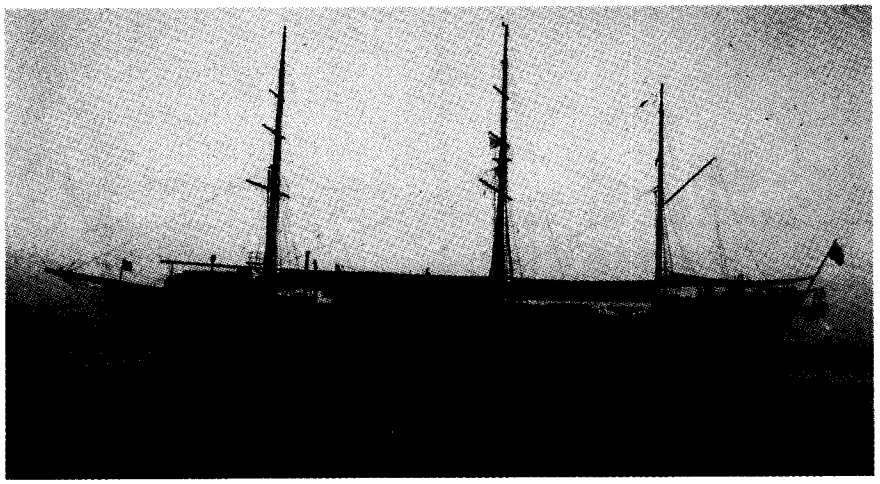


A fragata «D. Fernando» fundeada no Tejo. Fotografia tirada na véspera do incêndio

frequentes cruzeiros ao Ginjal, por vezes empreendidos tão-só para a cruzar rente à elegante grinalda e aos chapuzes e curvas do beque, gozava-a de mais perto, pesassem embora as portadas da bateria transformadas em janelinhas de trapeira pombalina, para benefício e conforto dos alunos da Obra Social.

Azares do acaso e aquele vezo de mirá-la sempre, fizeram-me assistir ao incêndio que a consumiu, escondendo-a com um véu de fumarada espessa, tudo terminando numa nuvenzinha longínqua a ofuscá-la à distância, sem colorido, sem dramatismo, sem quase se reconhecer desde a margem um reboque imperceptível na vastidão do Tejo, tentando desesperadamente levá-la até ao baixio onde repousa desde então. Dessa visão insólita recordo apenas uma sensação de vazio e tristeza. Só anos mais tarde senti verdadeiramente o drama da Fragata D. Fernando; foi quando vim a saber pela Imprensa que a incompreensão burocratizada do funcionalismo naval pretendia arrecadar para o erário público uns tantos milhares de escudos, negociando em leilão os pranchões de teca carcomida que resistiam naufragados no Tejo, restos calcinados do que fora, durante um século, um navio da Armada, uma relíquia venerável, a última Nau da Índia.

Sofri. Com outros mais fiz pública a minha discordância da resolução e só então verdadeiramente a conheci. Ensinaram-ma os escritos do

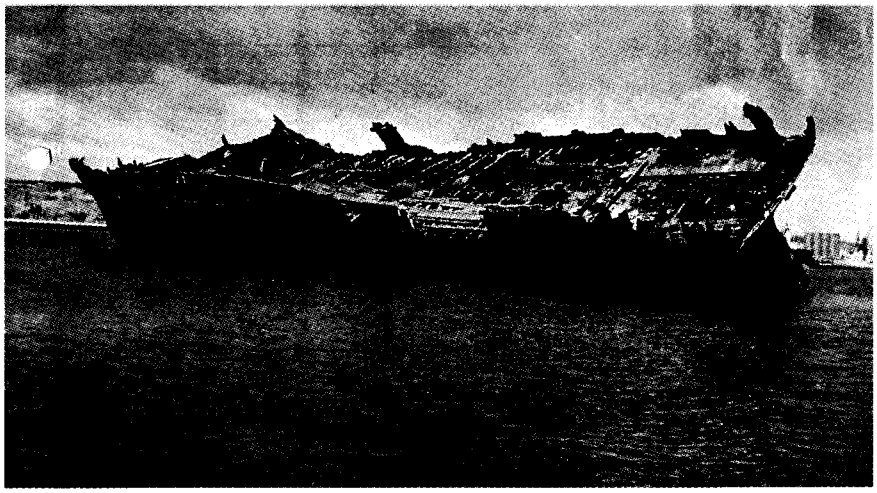


... pesassem embora as portadas da bateria transformadas em janelinhas...

Almirante Ramos Pereira e, principalmente, os do Almirante Pedro Celestino Soares, primeiro salvador da Fragata e seu biógrafo mais notório.

Pelos relatos do Almirante Ramos Pereira «descobri que descobrira o já descoberto» pelo Almirante Sarmento Rodrigues, ao propor — crendo-me original — a recuperação do Dique do Arsenal, soterrado desde a abertura da Av.ª da Ribeira das Naus, mesmo ao lado da também tristemente ardida Sala do Risco; com o Almirante Celestino Soares, aprendi o seu entusiasmo de marinheiro por um navio notável.

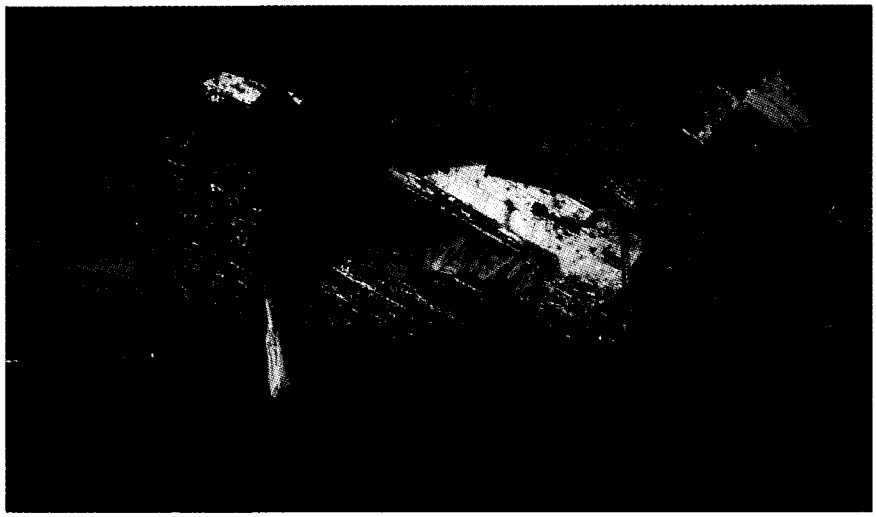
Não vou repetir o que escreveu com brilho, pois está editado e melhor é lê-lo do que descrevê-lo. Talvez valha a pena, contudo, recordar que se deve à sua perseverança e defesa ingente dos préstimos do navio, ainda então notórios, o facto de não ter sido abatido aos efectivos, nem desmantelado (tal como outras unidades naturalmente consideradas obsoletas) desde que o vapor apareceu a destronar as milenárias velas. Passada a sua idade útil como vaso de guerra, o Corpo de Marinha ansiava — como é evidente — por se desembaraçar de uma unidade ultrapassada e adaptar-se às novas condições, decorrentes dessa revolucionária transformação tecnológica; tinham razão as novas gerações dessa época, mas tinha-a também o Almirante Celestino Soares, atentos os variadíssimos serviços que a Fragata D. Fernando continuou a prestar e o facto de nenhuma marinha de guerra ter prescindindo, até hoje, da prática da vela, para formação integral de oficiais e praças dos seus efectivos.



... alquebrada e com a geometria alterada pela falta de contraventamentos...

Charrua — epíteto depreciativo usado para a malsinar — não se podia considerá-la (tal como sustentava o Almirante Celestino Soares) pois foi, no seu tempo, modelo e motivo de admiração dos ingleses, como navio perfeito da sua classe. (Ela ou a sua gémea Duquesa de Bragança). Também nós não podemos duvidar da sua excelência, já que, até um incêndio a consumir, só a «Victory» se lhe poder avantajar em antiguidade nas relações de veleiros existentes registados e, seguramente, o navio que há mais tempo permanecia em flutuação contínua, desde o seu lançamento à água em Damão, no ano de 1843.

Quanto à obrigação de a recuperarmos, creio não haver hoje quem tal negue. Mau grado a minha negligenciável formação naval, orgulho-me de ter dedicado tempo e algum esforço a essa tarefa, de parceria com os arquitectos Lixa Filgueiras e Martins Barata, com o Prof. Ferraz de Oliveira, o Eng.º Lourenço Antunes e com o Ricardo Brandão Gaspar, piloto, antigo pupilo da Obra Social da Fragata D. Fernando, notável entusiasta da recuperação dessa sua casa-escola onde se cultivou como tantos outros e único do grupo que a pisou e viveu. Até lá me conduziu num rebocador da Lisnave com alguns outros confrades do «Agrupamento de Estudos de Arqueologia Naval» (nome talvez pomposo, escolhido para identificar os nossos intentos). Com essa designação surgiu e começou a agir o nosso movimento, após ter sido oficialmente reconhecido pelo Almirante Pereira

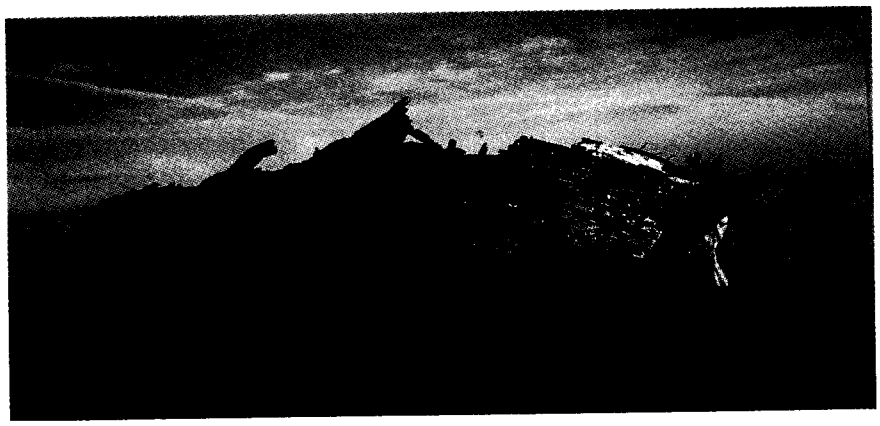


... perdida a grinalda e apenas com parte do beque...

Crespo, então Ministro da Marinha, e pelo Ministro da Educação, Prof. Veiga Simão. O nosso entusiasmo e esforços abenegados terminaram abruptamente com os sucessos ocorridos em 25 de Abril de 1974; o longo período seguinte, pouco propício a essa ordem de preocupações, esfriou à nascença uma esperança que o tempo entretanto se encarregou de tornar até hoje, cada vez mais difícil de reactivar.

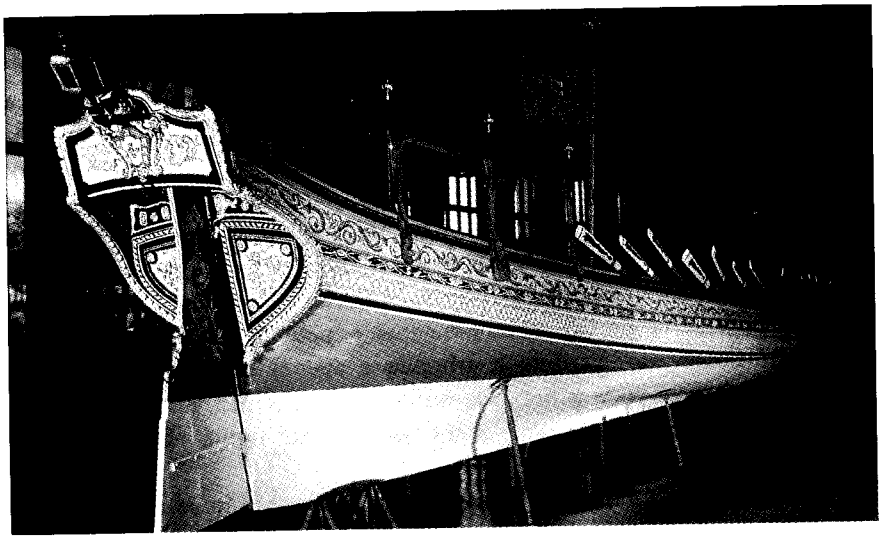
Nessa época e com a ajuda do Ricardo Jorge, não subi propriamente; guindei-me e trepei como pude ao que fora o belo navio onde outrora tantas vezes desejara entrar. Não é fácil equilibrarmo-nos lá dentro, por estar adernado e pelo visco das algas e humidade, que o transformaram em confrangedor e angustiante espectáculo, tanto por dentro como por fora. Mas surpreende verificar que, para além dos desaparecidos tabuados do tombadilho e da coberta, todas as peças estruturais do casco subsistem e o conjunto é ainda consistente. Alquebrado e com a geometria transversal alterada pela falta de contraventamentos e pela jazida sobre as obras mortas de bombordo, perdida a grinalda e apenas com parte do beque, desaparecida quase toda a linha de borda, é, no entanto, ainda um navio, tão recuperável como um castelo em ruínas, uma igreja abandonada ou um palácio degradado.

Não arderam Queluz e o Teatro de S. Carlos? Não se reconstruíram castelos, igrejas e conventos (de norte a sul do País) tal como se reconstituíram os painéis de S. Vicente e as ruínas soterradas de Conímbriga?



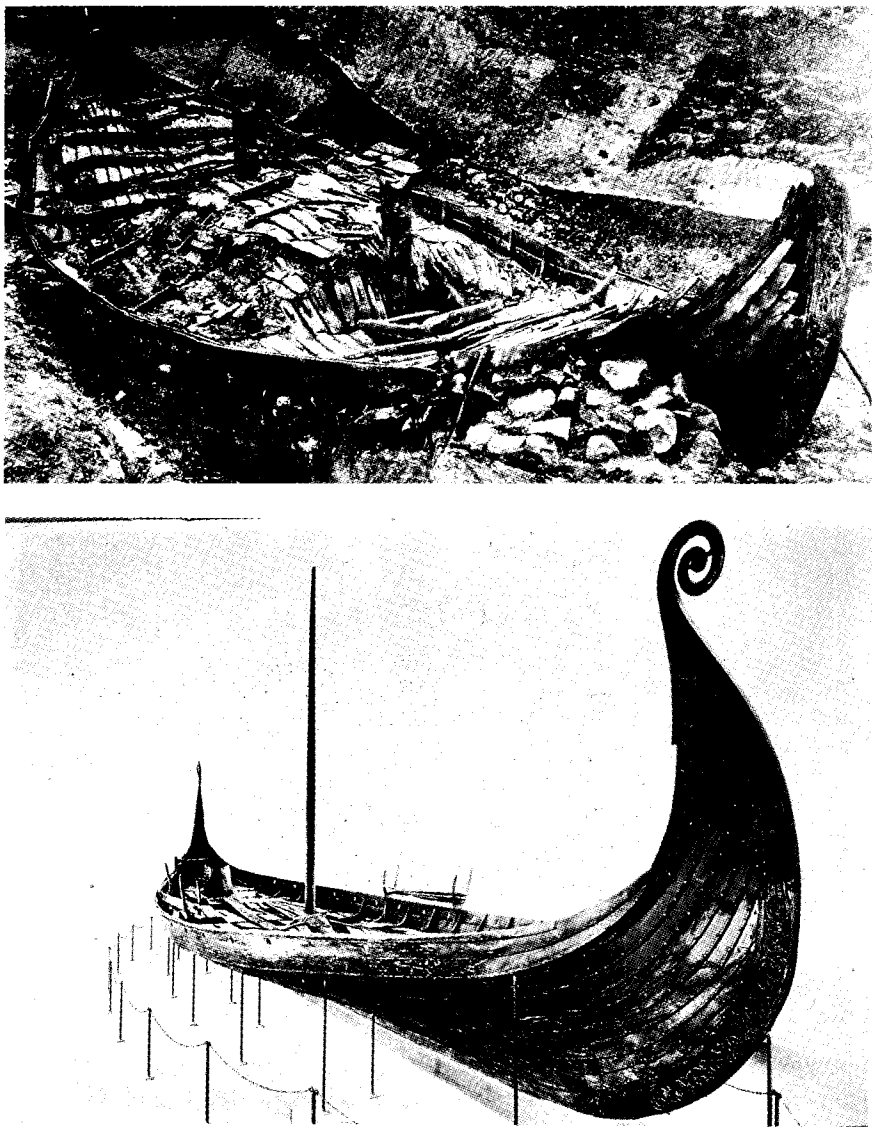
Não se reconstruíram castelos, igrejas e conventos?

Como não será então possível recuperar a Fragata D. Fernando? Não certamente para de novo navegar, mas para pôr a recato, tal como acontece com as galeotas guardadas no Museu de Marinha, ou com o «Cutty Sark» (docado a seco em Greewich), para citar apenas alguns exemplos. A Fragata D. Fernando ardeu? Perdeu boa parte do seu madeiramento? Talvez em pior estado estivesse o «Constitution» — hoje a flutuar, atracado à Ship Yard de Boston — e estava-o com certeza a «Victory» quando

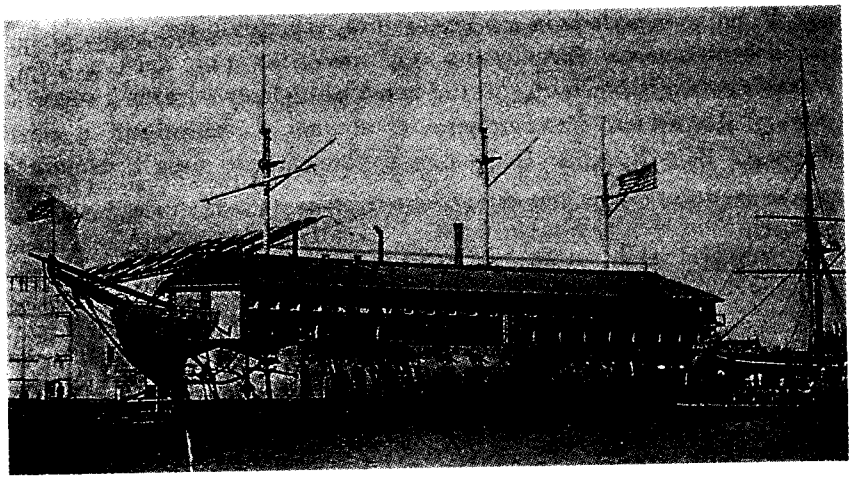


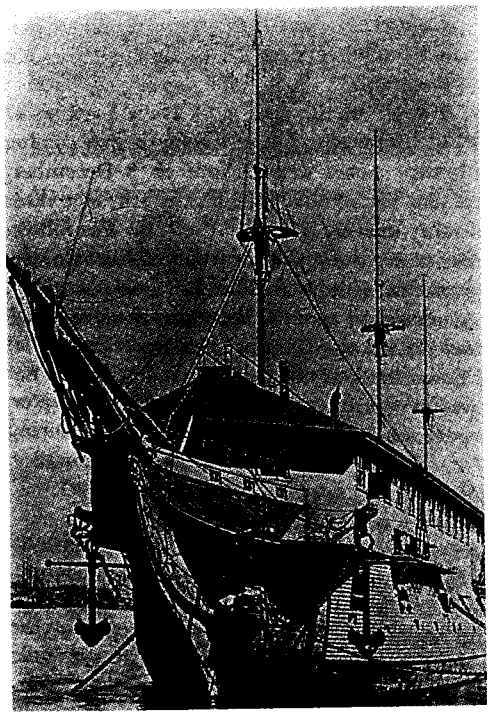
São assim as galeotas no Museu de Marinha

Jorge V, ao vê-la afundada em Portsmouth, esboçando um gesto de mão, disse soberanamente: levantem-na. Os suecos levaram anos a alçar o «Wasa» desde a batimétrica - 30 (tal como os ingleses a trazer à superfície o «Mary Rose»); os dinamarqueses continuam a reconstituir os navios vikings da Baía Roskilde (ensecando-a parcialmente para o efeito); os



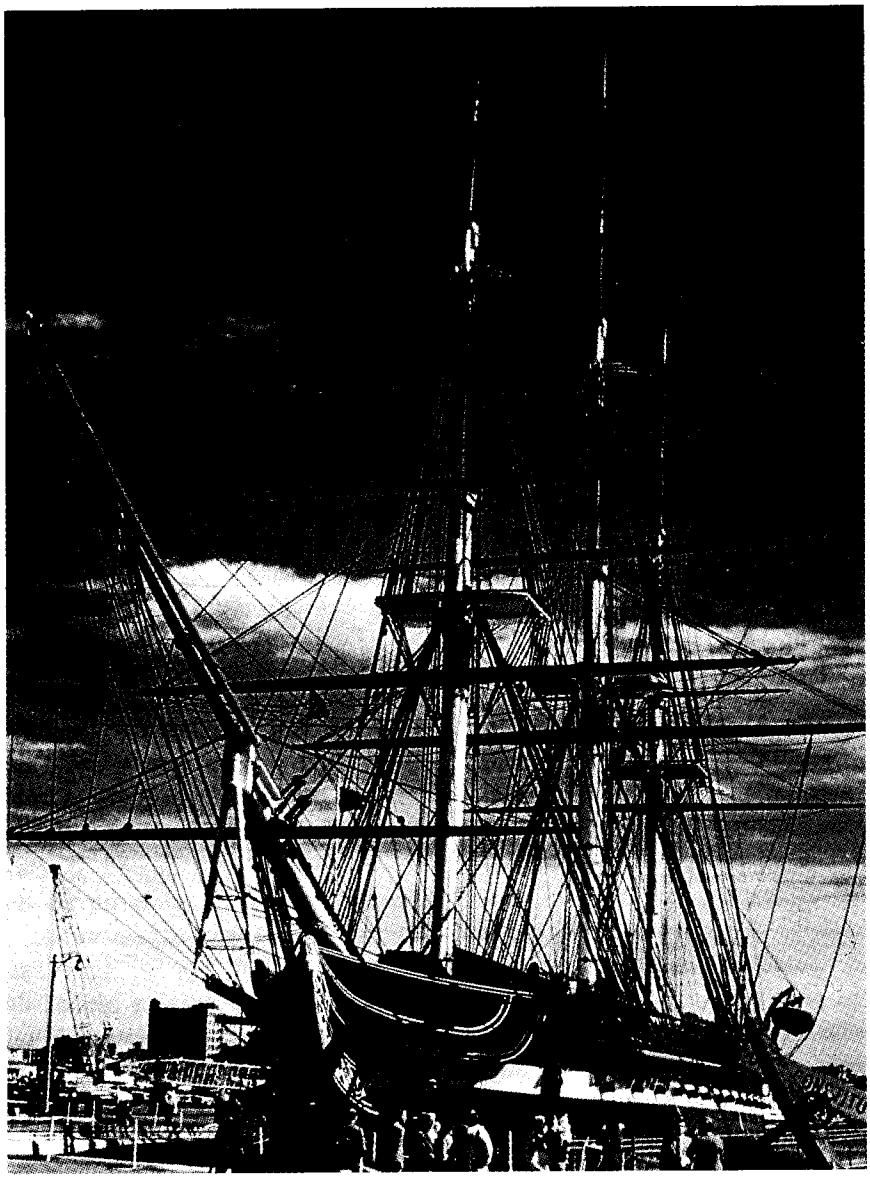
O navio wiking de Oseberg antes e depois de recuperado. Museu de Bigdöe — Oslo





O «Constitution» em 1896

noruegueses recuperaram os navios (vikings também) reconstituídos e guardados em Bigdöe, e os italianos secaram o lago Nemi para retirar do fundo as naves usadas para naumaquias imperiais romanas, tristemente destruídas, anos mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial. Outros



O «Constitution» recuperado, atracado à Naval Shipyard de Boston

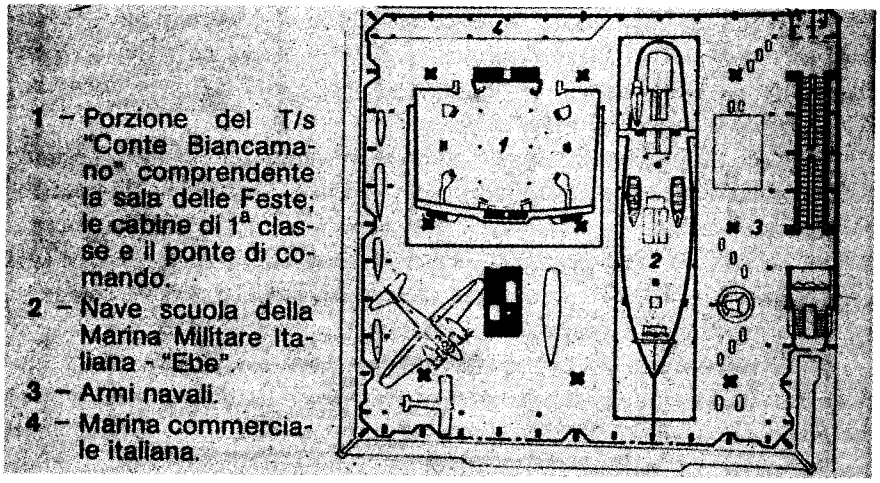
casos se poderiam citar de recuperações navais, todos bem mais difíceis do que os necessários para reconstituir a nossa Fragata.

À semelhança desse e de outros exemplos, não a podemos classificar hoje uma peça naval adstrita à Armada — tal como vem sendo considerada de facto — mas sim uma peça arqueológica. O arrolamento, guarda, manutenção, salvaguarda e recuperação de castelos e fortalezas não são apanágio nem responsabilidade específica do exército, que lidera, isso sim, um museu militar.

Certamente me não levarão a mal dizer que só por qualquer razão casual um militar será perito da recuperação de bombardas e colubrinas de bronze ou que todo o mareante se deve considerar arqueólogo especialista em engenharia naval, oitocentista ou novecentista. Henrique Seixas não era marinheiro de carreira e no entanto...

Claro que é normal — e esta Academia sabe-o bem — o interesse dos homens do mar pelas coisas da marinha, sendo notório, para além dos conhecimentos científicos, o amor que tantos homens do mar dedicam aos problemas relacionados com a sua actividade e carreira. Mas essas são louváveis e respeitabilíssimas atitudes pessoais; não é o caso do Corpo da Armada como tal, com todo o peso da sua hierarquia e com o inevitável travão burocrático, tão incompatíveis (ou dificilmente compatíveis, uns e outros com as especificidades da arqueologia naval) como seria a recuperação de qualquer fortaleza, se não fosse desactivada e entregue à responsabilidade de outro organismo estatal específico.

No Museu Nacional da Ciência e da Técnica Leonard da Vinci de Milão está guardado o navio-escola «Ebe», lado a lado com o salão de festas, uma cabine de 1.ª classe e a ponte de comando do paquete «Conte Biancamano», velho navio recuperado a seguir à Segunda Guerra Mundial. Com o «Conte Grande», constituiu o esboço de armamento comercial utilizado pelos italianos para relançarem as suas carreiras navais da América do Sul, enquanto construíam novas unidades. Lembro-me de o ter visitado numa das suas escalas regulares em Lisboa, por ser um exemplo prodigioso das novas linhas estéticas de decoração para os alunos de belas-artes que eu e outros éramos então. Aquela pátria de artistas de tal modo reconheceu como paradigmático esse navio-acontecimento, que o guardou e ainda hoje o expõe, parcialmente, como peça exemplar.



Museu acional da Ciência e da Técnica Leonard da Vinci, de Milão

—//—

Mas comparar a Fragata D. Fernando a esses e outros exemplos museológicos seria reconhecer-lhe apenas valor histórico, estético, documental, tecnológico, ou outro, roubando-lhe contudo especificidades que, sem dúvida, lhe cabem e dela fazem um valor simbólico inestimável.

Louvo-me uma vez mais no testemunho do Almirante Joaquim Pedro Celestino Soares, para fundamentar a proposta de novas missões confiáveis à Fragata D. Fernando, acrescentando-lhe mais alguns honrosos títulos ao seu vasto «palmarés» e idade provecta.

Os títulos antigos estão bem sintetizados pelo malogrado membro desta Academia e meu colega Arqt.º Eduardo Martins Bairrada, a quem a Marinha tanto deve, apesar de não ter feito parte do seu corpo. Refere num artigo inserto no número 73, de Outubro de 1977, da Revista da Armada: «Navio de Guerra, transporte de tropas várias vezes, de testas coroadas e de governadores ultramarinos, ligada à ocupação de Ambriz, ao apoio da travessia de Silva Porto desde Angola à contra-costa e da colonização de Huíla, por três vezes escola de artilharia naval, sede de uma Obra Social, auxiliar de emigrados do Exército espanhol até Angra do Heroísmo, em 1866 e durante dois anos (1938 e 1939) navio-chefe das

cipe Filipe de Edimburgo... se honrado não [illegible]
já que subiu a bordo a instâncias suas.»

A estes títulos, repito, outros novos se poderão acrescentar. Vejamos então como até eles nos pode indicar rumo certo o Ilustríssimo Timoneiro-Almirante Celestino Soares, com a sua pena de elegante escritor e capacidade notável de investigador. Leiam-se os seus interessantíssimos «Quadros Navais» e medite-se na epopeia náutica oitocentista e novecentista aí relatada, época que a Fragata D. Fernando afinal materializa.

É fácil encontrar quem se interesse e estude a chamada época gloriosa das descobertas marítimas portuguesas, como fácil é também empolgarmo-nos e comentar os primeiros séculos de esplendor das nossas navegações oceânicas, período em que até os acontecimentos infaustos suscitaram uma História Trágico-Marítima. Difícil e raro é encontrar quem estude e quem proclame a gesta dos séculos seguintes, denegridos e esquecidos pelos historiadores do chamado período liberal, que também a faceta marítima da nossa história oitocentista procuraram amesquinhar como tudo o mais. É aí que — escolhendo o difícil, o que não tem brilho de epopeia a comunicar alguma da sua grandeza a quem comenta e descreve — o Almirante Celestino Soares surge como paladino a redimir os esquecidos, a noticiar e a recordar valores, heroísmos, abnegações, feitos ilustres e motivos de orgulho de gerações sucessivas de gente do mar, numa luta sustentada por muitos com galhardia, com pertinácia, com valor e com sucesso, desse modo recordando tudo aquilo afinal para que se levaram avante os descobrimentos da época precedente: firmar e usufruir com proveito e com honra o destino de actividade ultramarina concertada, escopo eleito e cumprido por um povo para se afirmar como nação, à semelhança de outros que escolheram, para se realizar, rumos diferentes na História.

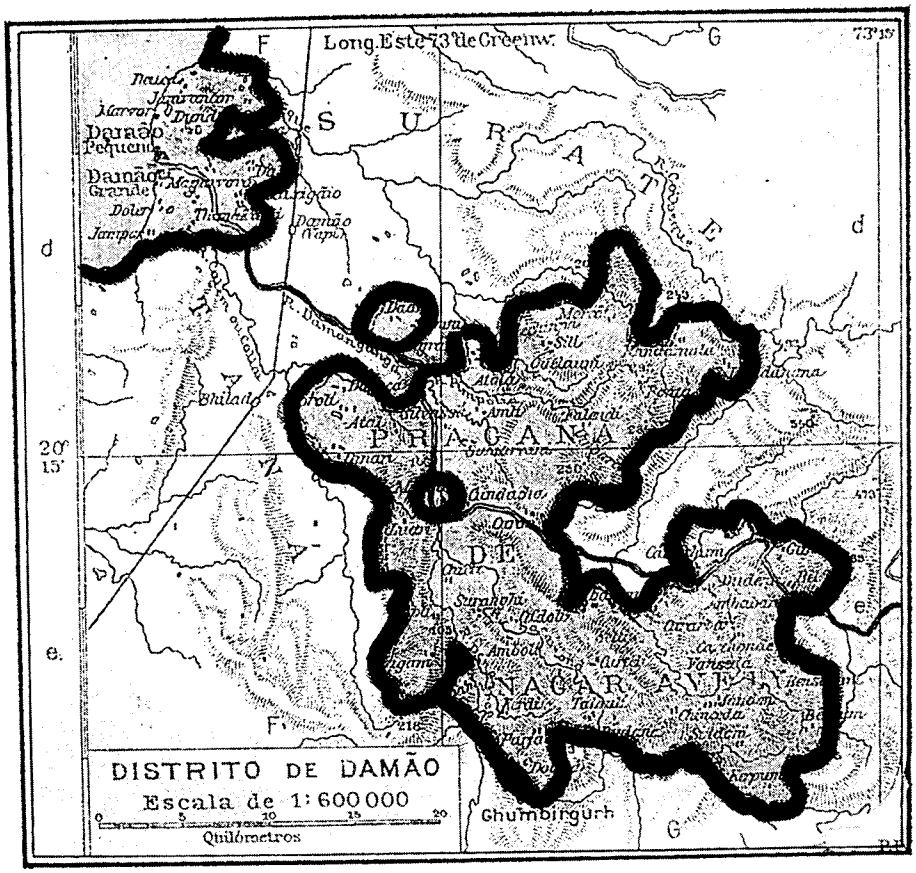
A História dos Descobrimentos sem o estudo e comentário das épocas seguintes é assim algo incompleta e injusta, porque se nos primeiros séculos o esforço foi ingente por lutarmos com o desconhecido (em todos os sentidos) o dos seguintes não o foi menos: lutámos com o conhecido, chamado Holanda e Inglaterra e França e Espanha. E, diga-se o que se disser, com êxito indubitável, dada a presença efectiva e múltipla, falhada apenas quando os demais falharam também, apesar das suas apregoadas capacidades.

É desse período e dessa gesta que nos fala Celestino Soares. É desses tempos que nos relata feitos, abnegações, perseveranças e capacidades da

marinha para se impor. É dessa época que a Fragata D. Fernando é um símbolo vivo, um testemunho indesmentível, um padrão a não perder.

O período de comemorações que já começou deve ser didáctico em múltiplos aspectos, grandes e pequenos.

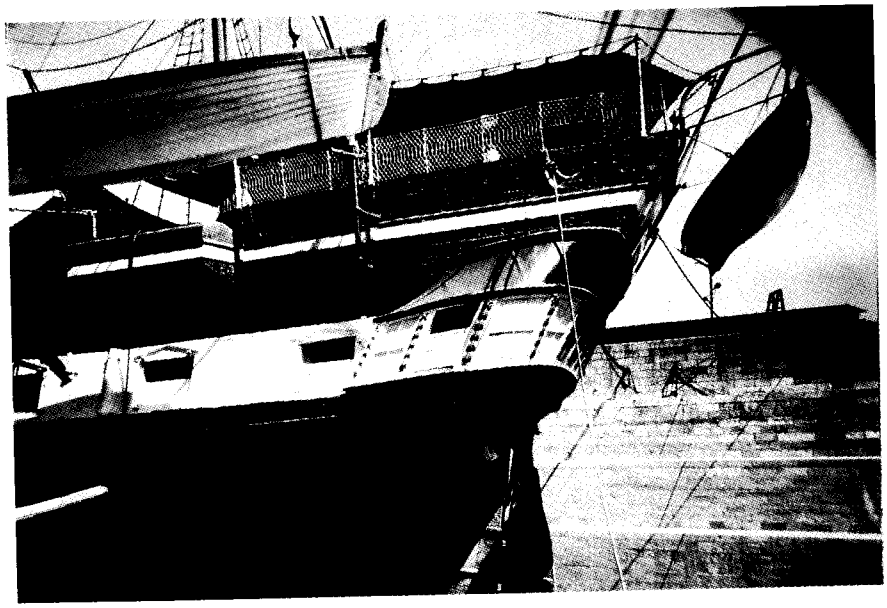
Foi preciso chegar a homem para saber que os estaleiros de Damão e as florestas de Nagar Aveli explicavam com clareza a configuração especiosa desse território dividido e mostravam ter sido lógica a preserverança de séculos em assegurar a soberania no enclave. Ora a Fragata D. Fernando aí está para corporizar a notícia, o conhecimento desse conjunto de acções concertadas dos portugueses no Oriente. É a última das naus feitas na Índia. É o último navio construído em Damão com madeira das florestas de Nagar Aveli. Deve, portanto, recuperado, ensinar esse plano bem



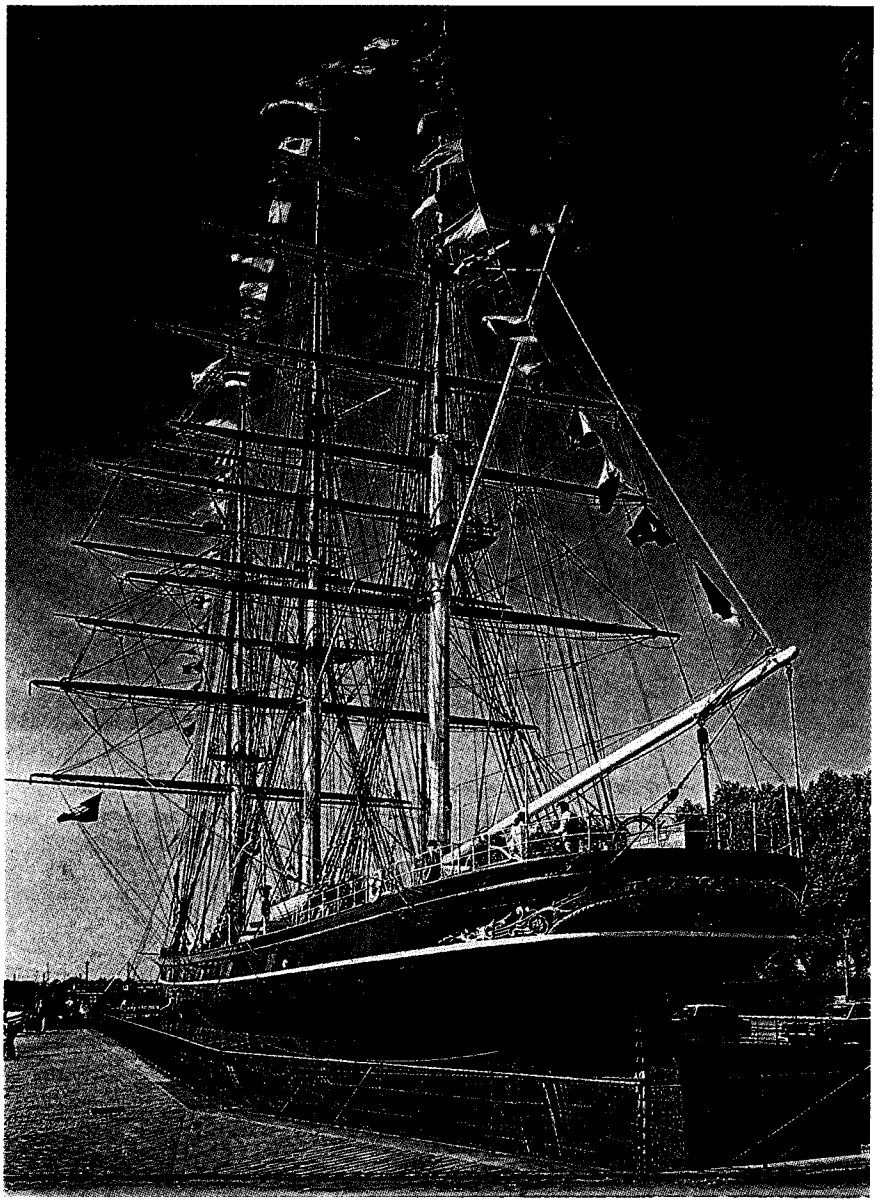
concebido e perfeitamente logrado enquanto foi necessário, de tal modo defendido como essencial que chegou aos nossos dias. E tudo isso quando e para quê? Quando as principais acções de desenvolvimento extra-territorial se processavam no Brasil, na época apodada de inepta, inconsequente, de constante perda e desistência. Para quê? Para manter — em forçado regime de concorrência — o que anteriormente usufruíramos com exclusividade. A prova tardia (curiosamente prova e curiosamente tardia) desse esforço continuado de séculos, materializa-a a Fragata D. Fernando. É esse o seu valor actual de símbolo autêntico que devemos preservar e venerar, já que uma realidade viva supera sempre, de muito, todas as homenagens, réplicas hipotéticas, ou padrões comemorativos.

Sempre as materializações constituíram consagrações simbólicas promotoras de continuidade para além das efemérides. Entre nós os mosteiros da Batalha e dos Jerónimos são exemplos dessas capacidades polarizadoras de gerações sucessivas. missão que também um navio recuperado pode cumprir. O «Cutty Sark» foi recuperado pelos ingleses como homenagem às marinhas mercantes mundiais e a fundação que o mantém promove actividades que o projectam para lá de si próprio.

No nosso caso, a dupla recuperação — do navio e do dique — podem ser o arranque para obra de maior vulto ainda: com efeito, que melhor

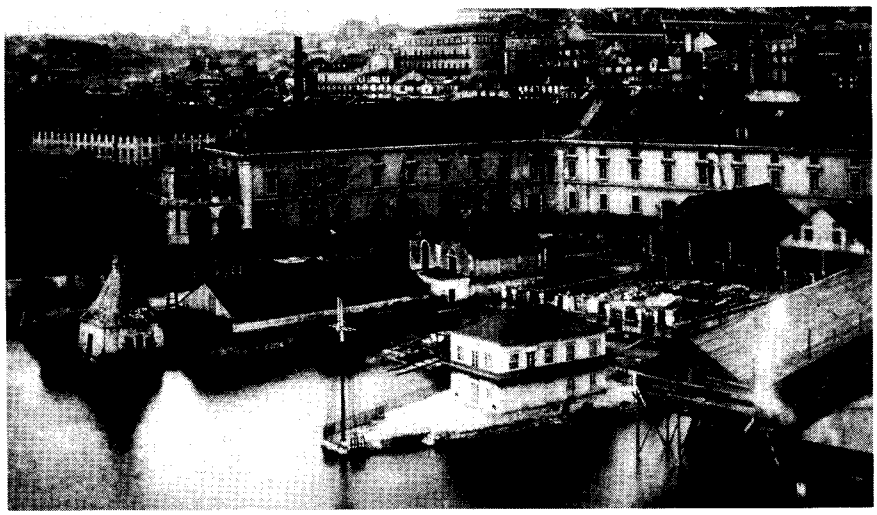


A fragata «D. Fernando» em reparação no dique do Arsenal

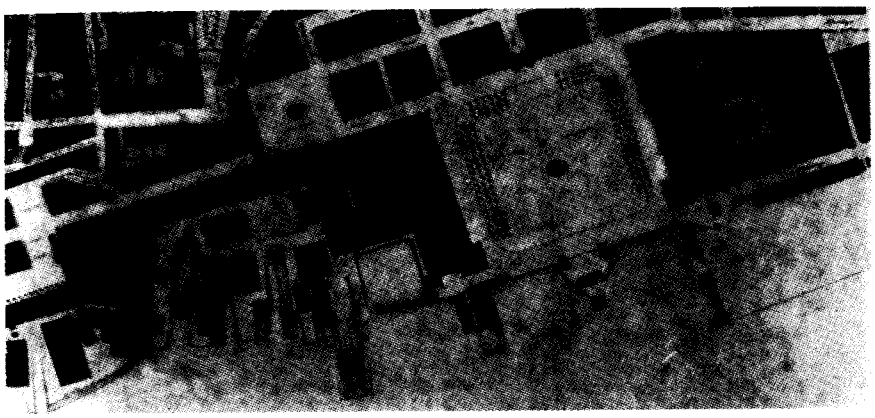


O «Cutty Sark» recuperado e garbosamente docado em Greenwich

destino poderá ter o conjunto deste edifício e da zona livre anexa, do que a sua adaptação a centro museológico e de estudos, a local de exposições e de actividades culturais ligadas à marinha e ao mar, sem esquecer, como é óbvio, as de sede das mais representativas funções da Armada. Despejada esta RIBEIRA DAS NAUS das suas funções utilitárias de estaleiro de reparação naval há já bastantes anos, muito mais deve merecer dos portugueses do que — salvo o devido respeito — continuarmos a destiná-la a instalações correntes das actividades administrativas de um importante sector estatal. Não estamos, com efeito, perante um edifício



O Arsenal de Marinha, antes da transferência para o Alfeite



O Arsenal de Marinha, num extrato da **Planta de Lisboa de 1911**

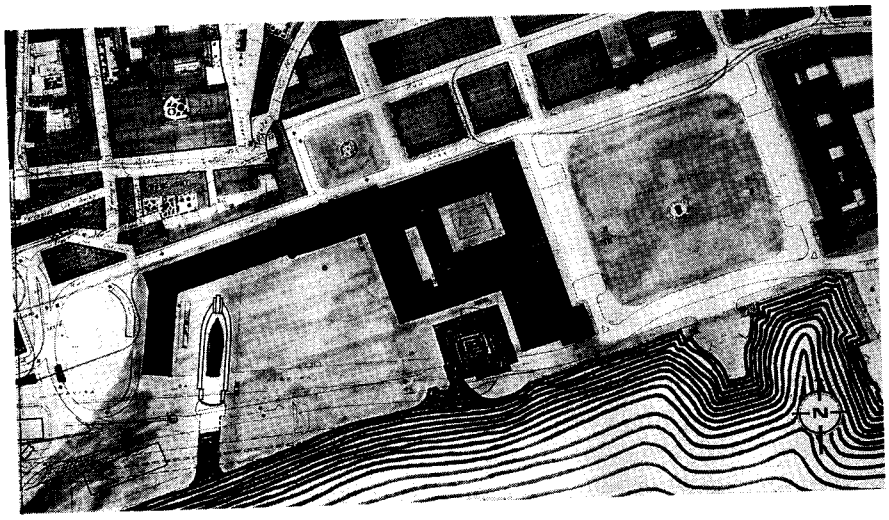
público contruído após um terramoto com finalidade oficial; estamos, isso sim, no local que, durante séculos, foi sede da nossa mais notória projecção universal com nação.

Os franceses não albergam no Louvre e nas Tulherias os amanuenses, dactilógrafos e programadores de qualquer ministério, apesar da sua centralidade em Paris, tal como em Madrid, o rei não dorme, não almoça e não faz a vida pública no Palácio Real, apesar de edificado para esse efeito.

Nos tempos actuais, em que aos empreendedores logo se pergunta pela despesa dos empreendimentos e se tomam decisões na base de intrincados estudos de custos-benefícios, qualquer boa intenção de recuperar um naufrágio e uns pedregulhos soterrados tem todos os visos de esbarrar com demonstrações de inviabilidade. Vejamos contudo: contabilizar os custos da recuperação ou temporizar em quadros «pert» tal tarefa, poderá ser um belo exercício de estatística, mas a nada mais poderá conduzir. Recuperar a Fragata D. Fernando e o Dique é um imperativo, não um empreendimento económico-financeiro. Desencadeie-se e deixe-se às capacidades sucessivas de angariação de fundos a velocidade possível do andamento dos trabalhos e logo a tarefa poderá ser considerada viável. Deve ser o esforço continuado de muitos e não a missão de uns tantos comissionados, mesmo se devotados ou desejosos de mostrar as suas capacidades empreendedores e gestionárias.

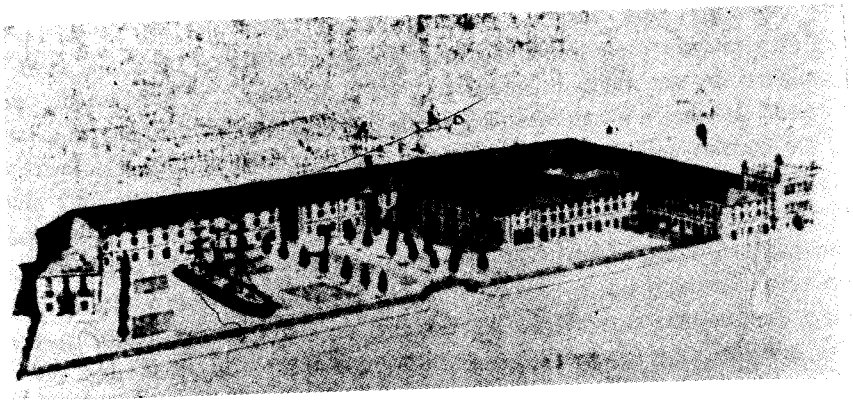
De resto, a actual legislação sobre o mecenato permite viabilizações até há pouco impensáveis; o empenhamento das empresas de construção naval pode promover prestígio e até especialização frutuosa num ramo com futuro e o tempo, repito, não conta. Não foi, durante séculos, um estaleiro de construção naval toda a área do Pátio do Arsenal? Porque não há-de voltar a sê-lo, com finalidade cívica e didáctica? Francamente — e peço desculpa pela crítica implícita — seria preferível ver esta vasta área atravancada com pilhas de madeira, com telheiros oficinais, com o descalabro de um navio incendiado, com a azáfama e o barulho de carpinteiros de ribeira e calafates, visitados diariamente por turmas de crianças das escolas, por interessados e turistas, por alunos de uma escola local de futuros construtores de embarcações de madeira, enfim, por uma actividade cultural. Triste é vê-lo ocupado por inestéticos pré-fabricados e por estacionamento automóvel, ou transformado em jardim incaracterístico, sem tradições nem outro sentido que um formalismo sem qualquer conteúdo, homotético em relação ao Terreiro do Paço de um palmar sarraceno surgido com geometrismo gratuito em frente da Casa dos Bicos, local onde sempre campeou o terreiro da Ribeira Velha a fervilhar de gente e de actividade, mas que hoje não vive nem atrai ninguém.

Conseguir o espaço e recuperar o Dique não é difícil. Basta ripar um pouco para sul a Avenida da Ribeira das Naus, a qual, mais tarde, executado o previsto túnel de atravessamento do Terreiro do Paço, poderia até ser suprimida, refazendo-se aqui a perdida união da terra com a água.



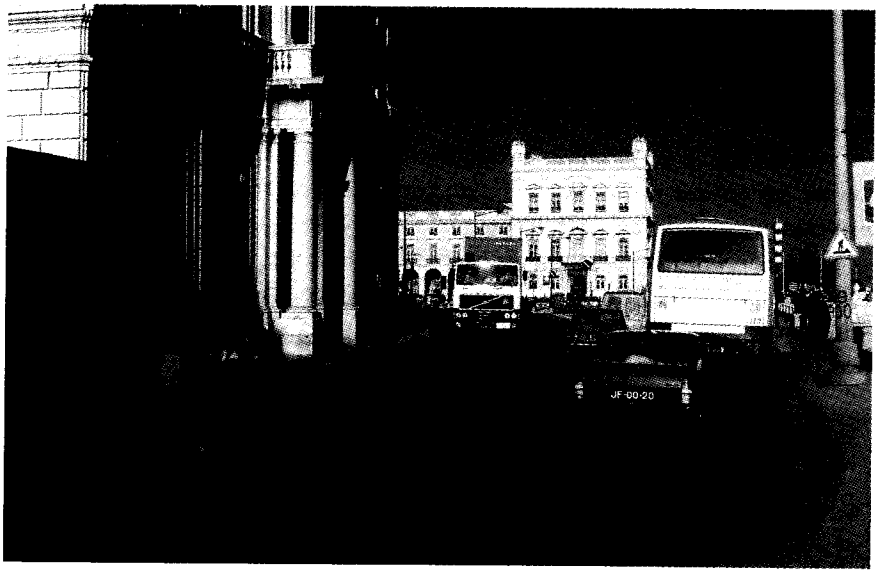
... basta ripar um pouco para sul a Avenida da Ribeira das Naus...

E se, após terminados os trabalhos de recuperação, pudéssemos ver um belo navio docado, prolongado por uma ocupação lógica do pátio, cuja feição o tempo se encarregaria de aconselhar (porque o tempo é sábio e as utilizações acertadas são sempre sugestivas) a silhueta de um belo veleiro a dois passos da Baixa, à ilharga do Terreira do Paço e do Cais



... um belo navio docado, prolongado por uma ocupação lógica do pátio...

do Sodré, acessível imediatamente desde o Largo do Município, complementado com uma Capela, com salões abobadados, com a presença viva de actividades culturais e de superiores funções representativas da Armada, talvez com a recuperação da Caldeirinha a dar sentido aos ângulos reentrantes do edifício, não seria necessário arquitectar artifícios para tratamento da margem nesta zona ribeirinha, liberta que fosse de uma infeliz rodovia utilitária, destinada a esventrar o Terreiro do Paço e a passear os camiões TIR pelo centro urbano da capital do País. E que



... liberto que fosse de uma infeliz rodovia utilitária...

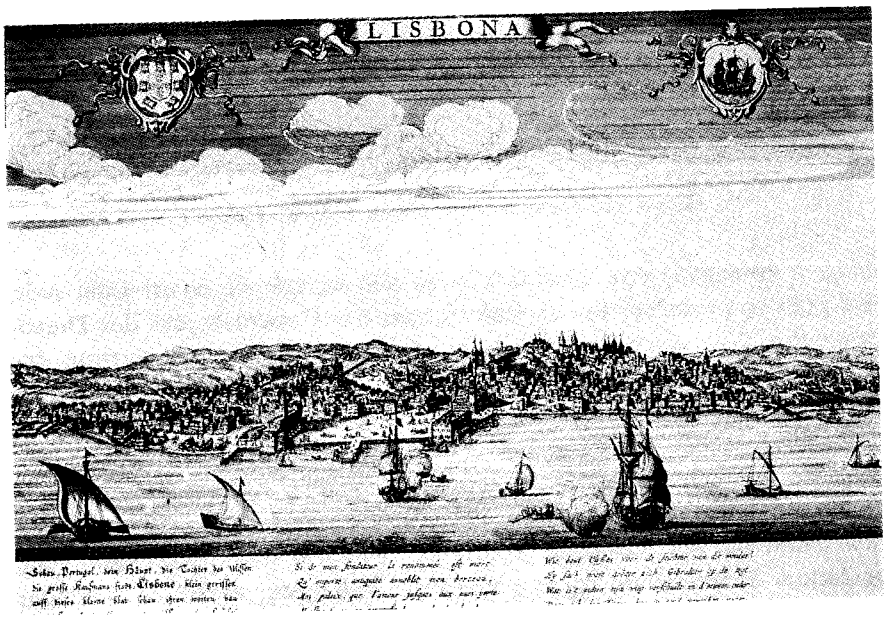
imagem evocativa, viva e verdadeira se não haveria de obter! Com tudo isso pode-se preencher um capítulo formal das Comemorações dos Descobrimentos. Não como folclore, como paisagem, mas sim na vertente das consequências, onde a história, a cultura e o empenhamento das populações não só são essenciais como encontrarão, por certo, motivações para desenvolver todo um programa concertado de actividades decorrentes. Mais do que uma forma, a Fragata D. Fernando, recuperada e posta a recato no único local condigno e apropriado, será, repito, um símbolo bem antevisto por Sarmento Rodrigues. Também essa homenagem (por acréscimo consequente) merece ser feita. Parte com efeito do fundador desta Academia, a primeira ideia de reconverter com lógica o Pátio do Arsenal, mediante duas acções capazes de o tornar operacional para as

populações, sem perigo de o acatitar, nem de o transformar em mais um local utilitário da beira-rio: recuperar o Dique e mobilá-lo com a Fragata.

A história do Dique está feita e bem feita pelo nosso ilustre confrade Comandante Estácio dos Reis, como feita está também a do seu notável autor Bartolomeu da Costa por Fiel de Lima. Por essas duas obras podemos conhecer a amálgama composta pelo brilhantismo do seu autor, pelo tempo recorde de construção e pela capacidade da tecnologia nacional quando bem dirigida. Podemos também, infelizmente, comparar estas virtudes com a inépcia, a incapacidade e a ineficácia de uma época de crise posterior, que transformou num fardo imprestável e num sorvedouro económico uma obra válida, até a adaptar de novo (com recurso a tecnologia estrangeira) muito menos eficaz do que a portuguesa que a concebera e executara.

O Dique e a Fragata, produtos complementares da mesma época, devem ser ambos recuperados. Neste conjunto Fragata-Dique há algo mais profundo, não aflorado até hoje, que urge equacionar:

Desenrola-se actualmente o chamado período de comemoração dos Descobrimentos, previsto para se prolongar ao longo de anos, assinalados por iniciativas e actividades de diversas índoles, mas submetidas todas àquele fio condutor. Espera-se vê-las traduzidas em acontecimentos comemorativos

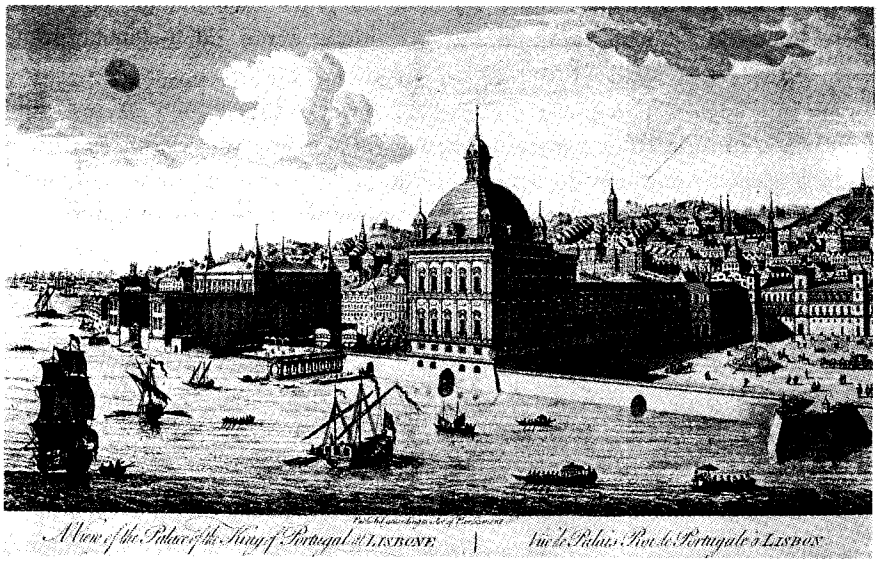


... há algo mais profundo, não aflorado até hoje...

de uma época histórica notável, de consequências espectaculares não só para Portugal como para o Mundo. Tais iniciativas e actividades serão por certo — como não pode deixar de ser — mais assinaláveis umas e mais correntias outras, reflectindo os seus próprios e diversos graus de projecção, importância e continuidade no tempo.

Tudo parece fazer crer que a recuperação da Fragata D. Fernando será um deles. Oxalá tal aconteça. No entanto, onde e como a situar após recuperada parece ser problema considerado de somenos, ou simples questão de paisagismo e oportunidade de enquadramento espacial ribeirinho mais ou menos logrado.

Será?



... simples questão de paisagismo mais ou menos logrado...

Para mim — sabem-no por certo bastantes dos que me ouvem — essa recuperação, impondo-se sem dúvida, não deve ser desgarrada da concomitante resolução da escolha do único local existente em Lisboa merecedor de a manter a recato, sob pena do empenhamento posto na recuperação resultar numa boa decisão truncada, num meio serviço prestado. A Fragata D. Fernando, sem dúvida merecedora de consagração por lhe ser confiada uma missão de testemunho, não tem contudo, por si só, nem como navio, nem como época de vida útil, um historial próprio ou características de tal modo marcantes que a imponham por si, que lhe confiram identidade incontestável. Pode ser elemento preponderante de um con-

junto, mas não um padrão isolado, representativo desse esforço magnífico que foi a nossa aventura no mar ao longo de séculos.

Ora é aqui que a recuperação simultânea com a do Dique, destinando-o a repositório do navio, tem importância capital. Suponhamos que esse dique se situava em Santos, em Alcântara, na Trafaria ou alhures. Pois bem, não passaria talvez de uma doca seca, dique ou como quisessem designá-lo, com valor documental de uma época, de uma tecnologia de reparação naval, ou de peça arqueológica, assinalável. Tal como a Fragata D. Fernando, teria o valor de uma subsistência secular, mas não seria mais nada.

Sucede contudo que a roda da fortuna levou a situarem-no num local ímpar para a memória do período dos Descobrimentos, no sítio mais do que nenhum outro assinalável dessa época e da gesta histórica do povo que hoje pretende dedicar parte da sua actividade como tal a comemorá-la.

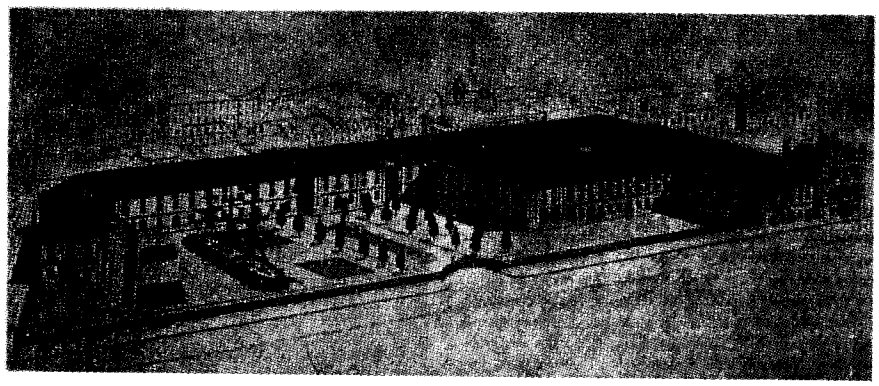
Ribeira das Naus chamaram então ao local onde nos encontramos, nome que sempre conservou e conserva. Aqui se fabricaram navios, aqui se geriu o multi-secular empreendimento naval português, daqui se dirigiu toda a acção concertada do achamento de novas terras, do esforço de criação e da realização de Portugal como nação de projecção mundial.

Ribeira das Naus chamaram então ao local...

Vamos deixar escorrer-se o período de anos dedicados à efeméride sem consagrar todo este local, desde os edifícios ao terreno? Sem o transformarmos — desculpem o preciosismo se a nossa época de falsa modéstia e de pobreza de convicções assim classificar a definição — sem o transformarmos, dizia, em Altar da Pátria, como Guimarães, a Batalha, Sagres ou outros? Vai tudo isto continuar a ser o Arsenal de Marinha que nem arsenal já é, encimado o edifício com o mais inacreditável museu de mansardas, gaiutas, trapeiras e vidraças que se pode imaginar e ocupado o pátio (que também não é pátio) com casinhas de pau, estacionamento de viaturas, jardinetes de bonecas, tudo rodeado com um muro de ocasião a esconder e a apartar o rio — seu complemento natural — dedicando toda ou boa parte da compartimentação interior a funções utilitárias da Armada?

O Dique, a Fragata D. Fernando, a directa extensão do local até ao Tejo, a dignificação do espaço, a ocupação do edifício com funções de prestígio e representação nacional (às quais as da Marinha nunca devem ser alheias) tudo isso são partes de um todo que urge criar, que nos devemos impor como obrigação primeira e uma das mais exigentes de esforços para nos dignificar aos nossos próprios olhos de portugueses bem como aos alheios, demonstrando sermos um povo que não pode e não quer ignorar a sua História e que resolveu, nos nossos dias, consagrar a sua epopeia marítima com a dignidade merecida.

Isto não são frases, nem patrioteirismos; a recuperação e dignificação deste local não pode considerar-se como mera obra pública a inscrever nas despesas orçamentais do Estado, inseridas nas previsões de despesa corrente ou especial de qualquer ministério.



O Dique e a Fragata antevistos por Sarmento Rodrigues

O que vai a Espanha realizar e despender em Sevilha? Que nos vai ficar a nós de imperecível após nos empenharmos, durante anos, a levar a cabo uma comemoração que se pretende espectacular e marcante? Que melhor testemunho dos Descobrimentos poderemos apresentar e contrapor a Sevilha senão o local que os propiciou? Que programa mais aliciante se pode desenvolver do que refazê-lo com as suas duas últimas verdades, enquadradas num espaço verdadeiro também, à espera de merecida consagração? O edifício dos Jerónimos, construído na Junqueira ou em Beirolas, mais não seria hoje do que um mosteiro; belo sem dúvida, mas apenas um mosteiro. Em Belém é a memória imorredoura de um feito notável.

Em suma, a recuperação simultânea do Navio e do Dique pode ser o embrião do arranque de todo o resto. Esta Academia, a Marinha e a Comissão dos Descobrimentos podem e devem ser os motores do empreendimento integral, capaz ele, então sim, de gerar e encadear todo um programa coerente, aliciador das imaginações, do concurso das capacidades e da adesão das massas populacionais, em quem devemos incutir a necessidade de cultivar e manter bem alto os seus sentidos cívico e estético.

A minha erudição, a minha sabedoria e a minha cultura náutica são infelizmente curtas. Esgotaram-se aqui. São escassas para Vos dar uma lição, ou sequer para complementar o que outros podem tratar com muito mais acerto e vosso proveito.

Limitei-me por isso a pensar alto convosco e a dizer-vos o que gostava verdadeiramente de Vos dizer.

Lisboa, 09/02/1989

COMPOSTO E IMPRESSO NA
EDITORIAL MINERVA — MINIGRAFICA
COOPERATIVA DE ARTES GRAFICAS, CRL
RUA DA ALEGRIA, 30 — 1200 LISBOA

Depósito Legal N.° 29 870/89

A MARINHA NO DESENVOLVIMENTO DO ULTRAMAR E NA DIVULGAÇÃO DA LÍNGUA PORTUGUESA

I — O MAR E O CARÁCTER DO MARINHEIRO

Um dos mais brilhantes oradores do Século XIX, LACORDAIRE, pregava:

> «O carácter, é a energia constante da vontade para o bem, resoluta para empreender, forte para resistir.»

Entretanto, em meu juízo, a índole de um indivíduo tem muito a ver com o lugar onde ele nasceu e cresceu, cujas características tanto lhe influenciam o seu carácter (1).

Nascido numa pequena aldeia das terras altas da nossa rude Beira, onde me habituei a conviver com os mais humildes e a apertar as mãos calosas da enxada com que amanhavam a terra para o sustento de cada dia, e possuído de um carácter que os meus progenitores souberam enformar, ouvi muitas vezes o entusiasmo com que o meu Pai nos falava de Angola, onde, trabalhando duramente, em diversas ocasiões, pôde angariar o necessário à educação dos seus seis filhos. E a isso atribuo o ter-me sentido fortemente atraído pela Marinha, como forma, ao meu alcance, de ir conhecer o nosso Ultramar.

---

(1) CHAMFORT dizia que «Aquele que não tem carácter não é um homem, é uma coisa».

Na Escola Naval encontrei o preciso ao robustecimento do carácter, em fase que chamarei «embrionária», habituando-me a ter sempre presente a divisa da Marinha e o lema do Infante D. Henrique, para além do exemplo de instrutores e de professores (1), que tanto dignificavam o ensino ali ministrado e ajudavam à nossa preparação, tão cheia de orgulhoso entusiasmo, na esperança de bem servirmos a Armada Nacional.

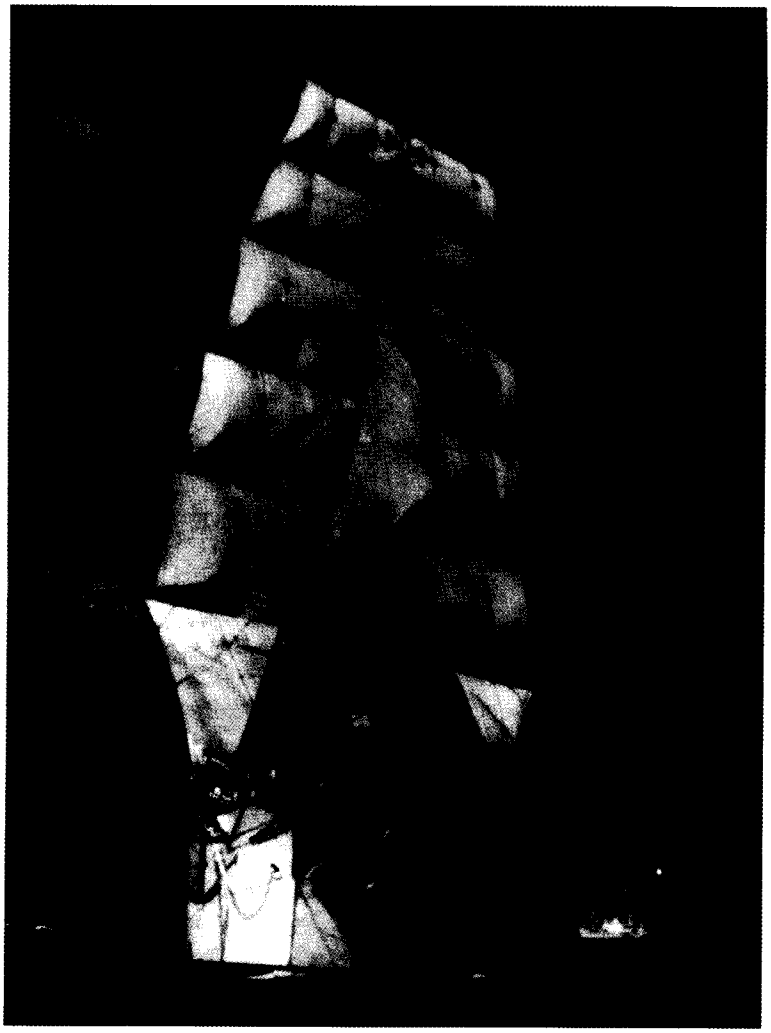
Sem antepassados que me tivessem inspirado na escolha que fiz da carreira eleita, esta foi norteada, desde logo, por um ideal: «honrar a minha Corporação.»

Tive também na vida, é certo, o privilégio de encontrar dos mais competentes, virtuosos e exigentes oficiais da Armada — v. g. Carlos Maduro, na Marinha, Sousa Uva, na Defesa Nacional, João de Figueiredo, tão esclarecido sobre problemas do Ultramar, Gabriel Teixeira e Sarmento Rodrigues, sob cujas ordens servi — os quais foram meus grandes Mestres e a quem me esforcei por dar a melhor colaboração. sempre bem presente a ideia de que, de um feliz desempenho, como oficial da Armada, só prestígio poderia resultar para a Corporação, aliás já tão dignificada e respeitada graças às vigorosas raízes com que a souberam implantar na História muitos portugueses ilustres, como foram, entre tantos outros, Capêlo, Ivens, Gago Coutinho, Sacadura Cabral, Azevedo Coutinho, Afonso de Cerqueira: «homens do mar e do mato», assim chamou Sarmento Rodrigues, no seu primoroso estilo literário, a marinheiros desta nossa Pátria que, para o engrandecimento da Nação não se pouparam «alegremente» a tantas fadigas e agruras, numa ânsia incontida de contribuírem para o desenvolvimento de povos que ajudámos a civilizar e aos quais tanto nos afeiçoámos.

Todavia, julgo que a completa consolidação do meu carácter se fez a bordo dos navios da Armada, no MAR: esse fascinante elemento da Natureza, palco de gloriosos feitos e de trágicos infortúnios, o qual, caracterizando-os marcadamente, exerce sobre os que a Ele se ligam autoridade que avassala, sedução com a sua majestade, temor com terríveis procelas... ao mesmo tempo que os irmana em identidade de sentimentos, numa compreensão mútua, melhor direi, numa generosidade de almas que não teme a morte para das garras da morte arrancarem um seu semelhante... amigo, inimigo ou simples desconhecido, sem distinção de raças ou de credos, religiosos ou ideológicos!...

---

(1) Recordo, ao pensar em excepcionais, Almeida de Eça, Fontoura da Costa, Silva Júnior. Alfredo Botelho de Sousa, Ferrugento Gonçalves.



Navio-Escola SAGRES — Efectuou, em 1936-37, a 1.ª viagem de instrução, ao Brasil, do primeiro curso de cadetes da Escola Naval.

II — A MARINHA NA VALORIZAÇÃO DO ULTRAMAR PORTUGUÊS

Dizia ANACHARSIS (1), no Século VI a. C.:

«Há três espécies de seres: os vivos, os mortos e os marinheiros.»

No seu livro «La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil», em capítulo intitulado «O mundo marítimo-mundo à parte e coesivo», reconhece Jean Merrien que os marinheiros constituem «um mundo à parte, um mundo diferente e, no entanto, coeso, rebelde a toda a ideia de fronteiras e, do mesmo modo, ao correr do tempo», descrevendo as vicissitudes por que eles passaram na época de Luís XIV, que reinou em França de 1643 a 1715.

É caso para pensarmos no que sofreram os marinheiros portugueses dos Descobrimentos, pioneiros na sua heróica aventura, que suportaram muito maiores dificuldades, ainda, e enfrentaram perigos medonhos!...

Para não me alongar na citação dos que os personalizaram, limitar-me-ei a mencionar Bartolomeu Dias, que passou além do Cabo da Boa Esperança, Vasco da Gama, que «achou» o Caminho Marítimo para a Índia, e Pedro Álvares Cabral, que descobriu o Brasil.

Para Oriente prosseguiram os nossos navegadores até ao Japão, onde o grande apóstolo S. Francisco Xavier pregou a doutrina de Jesus Cristo no Século XVI!...

Na rota da Índia ficara incorporado desde os primórdios o porto de Moçambique, na ilha do mesmo nome, como escala à navegação sujeita à contingência das monções, feitoria desde 1502 e porto sempre marcado nos «regimentos da armada», instruções de que iam munidos todos os

(1) Filósofo schyta que apareceu em Atenas cerca do ano 589 e foi amigo de Sólon e de Periandro, dois dos sete sábios de Corinto.

capitães que levavam frotas com esse destino (1), nomeadamente Álvares Cabral, na sua primeira viagem até ali.

Em 1569, El-Rei D. Sebastião decidiu dividir o Estado da Índia em três governos: o primeiro, desde o Cabo Guardafui até Ceilão, confiado a D. António de Noronha com o título de vice-rei; o segundo, de Ceilão até ao reino de Pegu e à China, confiado a António Moniz Barreto, com o cargo de governador; e o terceiro, do Cabo Guardafui para sul até ao Cabo das Correntes, confiado a Francisco Barreto, com o título de governador para a Conquista das Minas do Reino de Monomotapa (2). Foi então que a costa oriental de África se tornou governo independente, já que anteriormente estava ligada à Índia.

A praça de Moçambique, onde os navios se reabasteciam, reparavam no Arsenal ali montado e onde as tripulações descansavam era, ao findar

Ilha de Moçambique — Com todos os seus monumentos históricos restaurados (1956)

(1) In «A ilha de Moçambique», por Alexandre Lobato, Lourenço Marques, 1945.

(2) In «Organização Administrativa de Moçambique», por Armando Marques Guedes, em publicação do Instituto de Ciências Sociais e Política Ultramarina, Curso de Extensão Universitário, 1964-1965.

do Século XVI, povoado importante, com duas fortalezas, hospital, casa de religiosos e numeroso casario (1).

Por alvará de 28 de Julho de 1736 foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, negócios que, salvo em esporádicos e muito raros períodos da governação do Reino, foram confiados aos Ministros e aos Secretários de Estado da Marinha, até findar o regime monárquico em Portugal. Porém, os numerosos governos constituídos, devido aos problemas que tinham de enfrentar na Metrópole, nem sempre dispensaram conveniente atenção ao fomento ultramarino, que, diga-se em abono da verdade, terá beneficiado da acção destacada de alguns colonialistas, entre os quais se poderão citar, a título de exemplo, Sá da Bandeira e Andrade Corvo.

Entretanto, o génio criador dos nossos arrojados mareantes, o seu espírito empreendedor, a sua obstinada perseverança, não se haviam extinguido entre os portugueses. E a profícua presença da Marinha no Ultramar, discreta, aliás, e que tanto o valorizou, é disso indesmentível testemunho.

Organizando-se conforme os recursos de que ia podendo dispor, a Marinha foi sucessivamente evoluindo (2):

a) Instituiu departamentos marítimos, com capitanias e suas delegações, montando-se oficinas e depósitos de materiais;

b) Montou postos semafóricos, além de serviços de farolagem e de balizagem, de costas e em portos;

c) Apetrechou-se com embarcações «em serviço permanente» para fiscalização do mar e dos principais rios;

d) Organizou-se por modo a poder controlar a marinha de comércio que frequentava os seus portos e, bem assim, as embarcações que na faina da pesca se empenhavam, tornando-se árbitro judicioso na resolução dos problemas do «mundo marítimo» que frequentava as suas áreas;

e) Apoiou, dentro das suas possibilidades, os navios que «em estação» se mantinham nas suas águas;

---

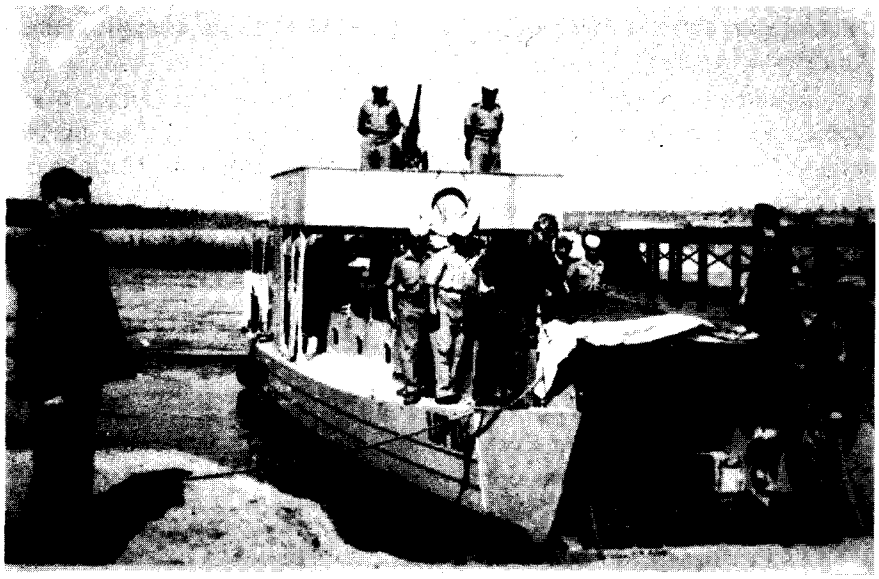
(1) In «A ilha de Moçambique», por Alexandre Lobato, Lourenço Marques, 1945.

(2) Vide Relatório apresentado ao Governo por António Enes, sobre Moçambique, publicado em 1893.

f) Melhorou condignamente as respectivas instalações;

g) Para docagens e alagens de navios e outras embarcações de volume relativamente reduzido, havia em Lourenço Marques uma doca seca e em Luanda um plano inclinado, na dependência dos respectivos Serviços de Marinha (1).

Já em nossos dias, muito aliviados estiveram os Serviços de Marinha, nas tarefas de fiscalização de águas costeiras e de rios importantes, pelos Comandos Navais e pelos Comandos de Defesa Marítima (2), activados



Lancha de Desembarque Pequena (LDP) — Utilizadas nos Rios Zaire, Quanza, Alto Zambeze, Cuando e Cuito

(1) Na doca seca de Lourenço Marques assisti à beneficiação do Aviso Gonçalo Velho e do N. H. Carvalho Araújo. No plano inclinado das INIC, em Luanda, beneficiavam-se embarcações de menores dimensões.

(2) Além de excelente rede de telecomunicações, ligando o nosso Ministério com todos os territórios ultramarinos e, nestes, as suas diferentes unidades, pôde a Marinha contar, onde decorreram operações militares, com a presença de bastantes fragatas, de diferentes classes, de excelentes corvetas, cujo projecto se deve ao distinto engenheiro construtor naval Rogério de Oliveira, de muitos navios patrulhas, de numerosas lanchas de fiscalização, grandes e pequenas, de avultado número de lanchas de desembarque, grandes, médias e pequenas, de eficientes navios hidrográ-

e dotados de meios extraordinários, em face das ameaças que pesavam sobre o Ultramar Português e que «interesses estranhos», que colidiam com a nossa presença ali, determinaram (1).

Exerci o Comando Naval de Angola e S. Tomé de Setembro de 1968 a finais de 1970, com esse cargo acumulando o de Director dos Serviços de Marinha da então nossa maior Província Ultramarina. Nesse período operou-se um notável acréscimo de eficiência na acção da Marinha em

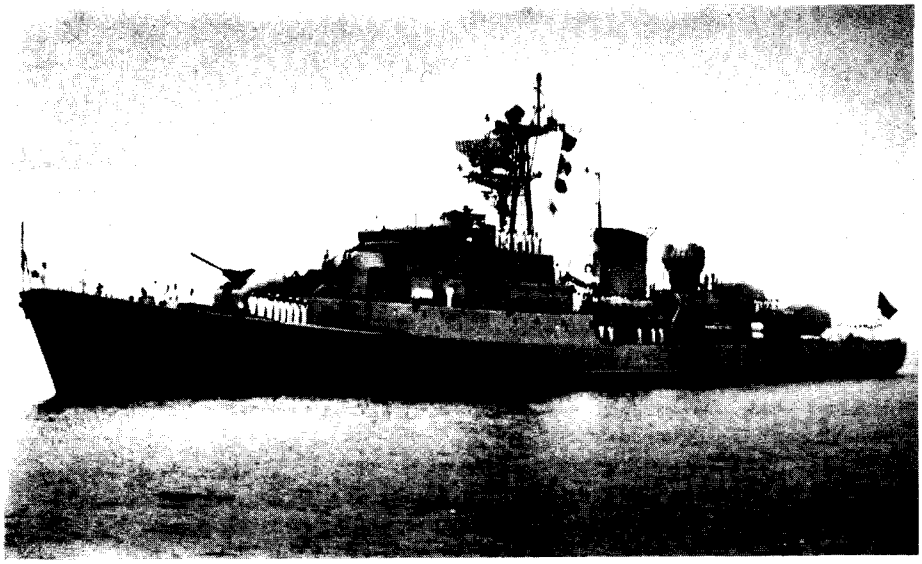
Vila Nova da Armada — Içar da bandeira nacional na inauguração presidida pelo Ministro do Ultramar, Prof. Silva Cunha

---

ficos, do navio-apoio Sam Brás, de Oficinas Navais, muito bem dotadas, nomeadamente na Guiné, que dispunha, ainda, do recurso às Oficinas Navais de S. Vicente de Cabo Verde. De iniciativa particular, existia um estaleiro naval no Lobito, convenientemente apetrechado.

(1) Tendo eu servido, por mais de cinco anos, como chefe do gabinete do Ministro da Marinha, almirante Fernando Quintanilha, foi-me possível acompanhar as suas actividades — conseguiu a grande parte dos meios navais de que a Armada pôde ser dotada, com destaque para as fragatas da classe João Belo, para as corvetas da classe João Coutinho e para os submarinos da classe Albacora — e as preocupações do almirante Armando Roboredo, como Chefe do Estado-Maior da Armada, cuja acção dinamizadora merece ser realçada.

Posto da Pedra do Feitiço — Na Frente do Fluvial do Zaire
(1968-1970)



Fragata HERMENEGILDO CAPELO — Um dos navios em missão nos mares de Angola e S. Tomé e Príncipe (1969-1970)

Angola, aperfeiçoando-se tudo o que à sua responsabilidade se encontrava, designadamente:

a) Fiscalização das costas marítimas, de Cabinda — com as suas explorações petrolíferas —, do Zaire ao Cunene, de S. Tomé e do Príncipe;

b) Controlo permanente da Frente Fluvial do Zaire, entre a foz desse grande rio e Noqui;

c) Fiscalização de outros importantes rios, como o Quanza, o Alto Zambeze, o Lungué-Bungo e o Cuando, este nas chamadas «terras do fim do mundo»;

d) Serviços das Oficinas Navais;

e) Melhoramento das instalações dos Destacamentos de Fuzileiros Especiais no Chilombo e no Lungué-Bungo e do aquartelamento da Pedra do Feitiço, no Zaire;

f) Construção de Vila Nova da Armada, no Rio Cuito, onde não faltava uma excelente pista para aviões e onde estava sediada uma Companhia de Fuzileiros, que foi reforçada com uma outra de soldados autóctones;

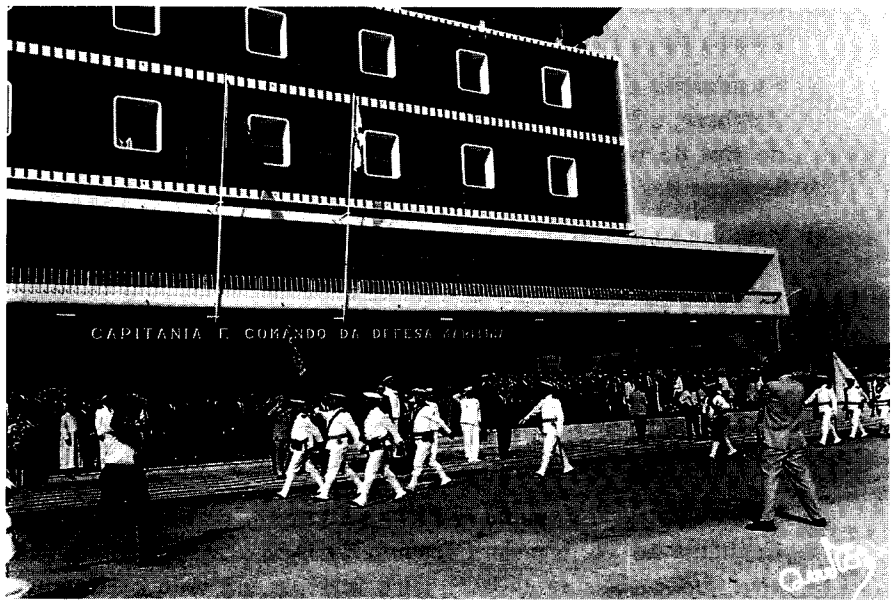
g) Construção de um amplo edifício no Lobito, para instalação da Capitania do Porto e do Comando da Defesa Marítima, edifício esse que, na sua finalidade, julgo sem par em todo o Ultramar Português;

h) Instituição, com sede em Luanda, do Serviço de Socorros a Náufragos.

Ao Governador Geral propus que fosse erigido na capital de Angola — S. Paulo da Assunção de Luanda — um condigno monumento a Vasco da Gama, pela projecção universal que teve o Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia. Já eu deixara Luanda quando esse monumento ali foi inaugurado, tendo proferido a oração apropriada Avelino Teixeira da Mota.

Um outro serviço, de inestimável valor, que a Marinha prestou no Ultramar foram, sem dúvida, os levantamentos geográficos e hidrográficos a que meteu ombros, em colaboração com as Secretarias de Estado que disso se ocuparam, levantamentos levados a cabo, na sua maior parte,

por marinheiros militares e que permitiram dotar esses territórios (1) com cartas geográficas e com cartas e planos hidrográficos do maior rigor para a época, pela aplicação dos mais aperfeiçoados métodos, quer no âmbito da astronomia, quer no da geodesia, da topografia, do magnetismo, da hidrografia, que tanto se serviu da fotogrametria. A elaboração de



Capitania e Comando da Defesa Marítima do Lobito — Inauguração com a presença do Ministro do Ultramar, Pro. Silva Cunha, Governador-Geral, Coronel Rebocho Vaz e dos Comandantes Militares das mais altas patentes

Roteiros e de valiosos estudos sobre portos foi, ainda, efectuada por marinheiros.

A delimitação das fronteiras com os vizinhos também foi realizada, na sua maior parte, por oficiais de marinha, de entre os quais se destacou

(1) Em Moçambique e em Angola encontrei montados Serviços Geográficos e Cadastrais, empenhados, nomeadamente, em rigorosos trabalhos de agrimensura e dirigidos por oficiais da Armada, tidos por altamente competentes.

Gago Coutinho, cujos trabalhos tanto valorizaram Angola, S. Tomé (1), Índia, Timor e Moçambique.

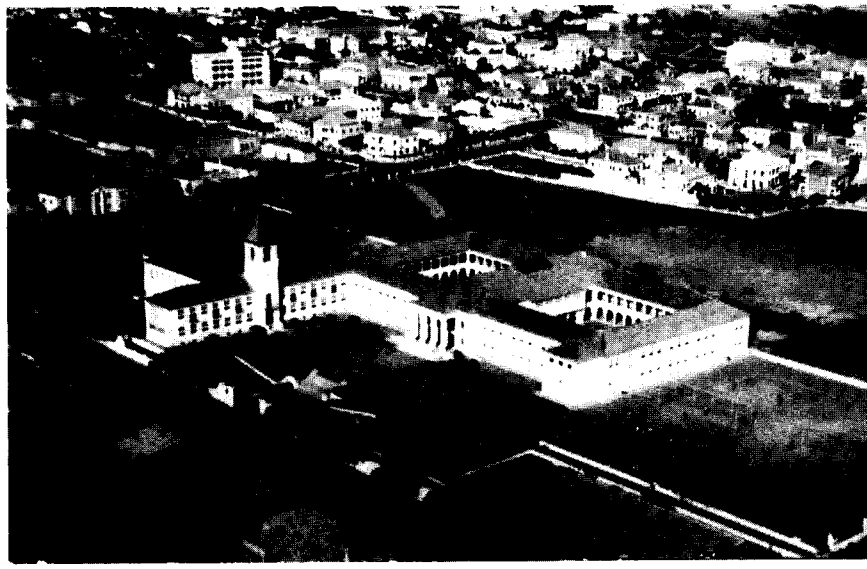
Outros nomes que em tarefas de idêntica natureza marcaram posição de particular relevo, para só citar uns poucos que conheci e que, infelizmente, já não pertencem ao mundo dos vivos, foram os de: Baeta Neves, em Moçambique, Gabriel Prior e Manuel Pires de Matos, em Angola, Manuel Pereira Crespo, na Guiné.

Em Macau realizou obra de excepcional merecimento o almirante Hugo de Lacerda, efectuando trabalhos portuários que, até então, haviam levado ao fracasso várias iniciativas.

Monumento a VASCO DA GAMA em Luanda — Erigido mediante proposta ao Governador-Geral do Director dos Serviços de Marinha e Comandante Naval

(1) Como Chefe do Estado-Maior do Comando Naval de Angola tive o comandante Teixeira da Mota, que sucedeu ao almirante Sarmento Rodrigues na presidência desta prestigiosa Academia de Marinha, o qual foi por mim incumbido, em reconhecimento dos seus méritos como historiógrafo, de escrever, em opúsculo, uma «notícia» sobre «O Almirante Gago Coutinho em S. Tomé», por ocasião da visita oficial que ali fez o Chefe do Estado, Almirante Thomaz, na celebração dos cinco séculos da sua descoberta pelos portugueses.

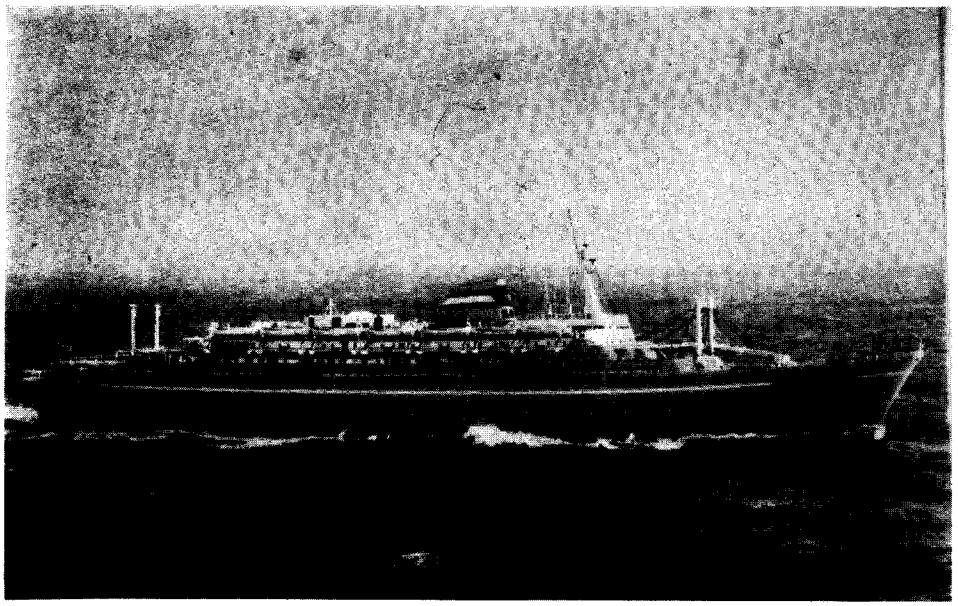
Cidade de S. Paulo da Assunção de Luanda — Uma vista parcial



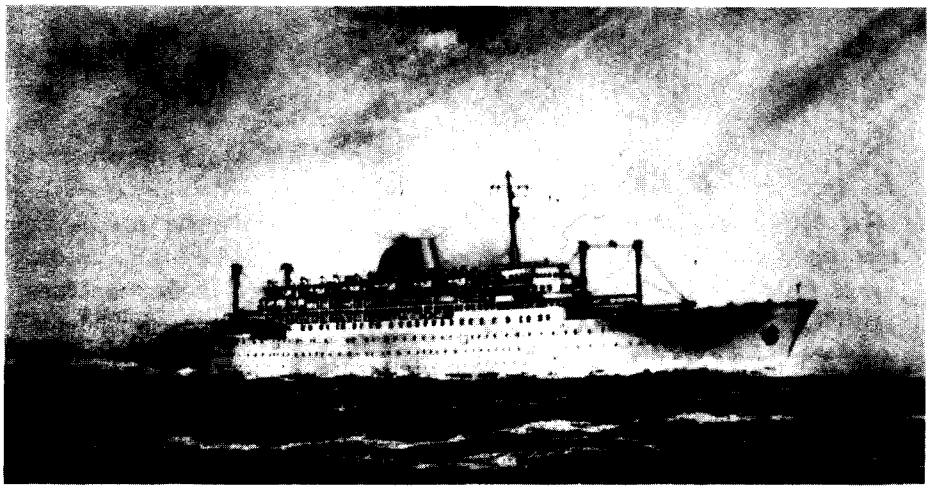
Liceu SALVADOR CORREIA — Prestigioso estabelecimento de ensino frequentado por muitos portugueses ilustres

Monumento a GAGO COUTINHO em Cabinda — Uma das inúmeras homenagens de Angola ao sábio marinheiro, geografo e glorioso aviador, por ocasião da celebração do centenário do seu nascimento

Embora de forma muito breve, que bem contrasta com a importância da obra realizada, não devo deixar de fazer uma referência à extraordinária contribuição para a valorização do Ultramar efectuada através da renovação da nossa, então tão pobre, marinha mercante — que, apesar disso, tanto nos ajudou a sobreviver, enquanto durou a II Guerra Mundial — em que teve principal e notabilíssima acção o então comandante Américo Deus Rodrigues Thomaz, primeiro como presidente da Junta Nacional da Marinha Mercante, criada em 1939, e depois como Ministro da Marinha, pasta que sobraçou durante uns 14 anos. Américo Thomaz dotou Portugal com uma marinha de comércio de excelentes navios: cargueiros, petroleiros, frigoríficos, paquetes. De entre estes últimos sobressaíram o «Infante D. Henrique», o «Príncipe Perfeito», o «Santa Maria», o «Vera Cruz», o «Angola», o «Moçambique», e o próprio «Funchal».



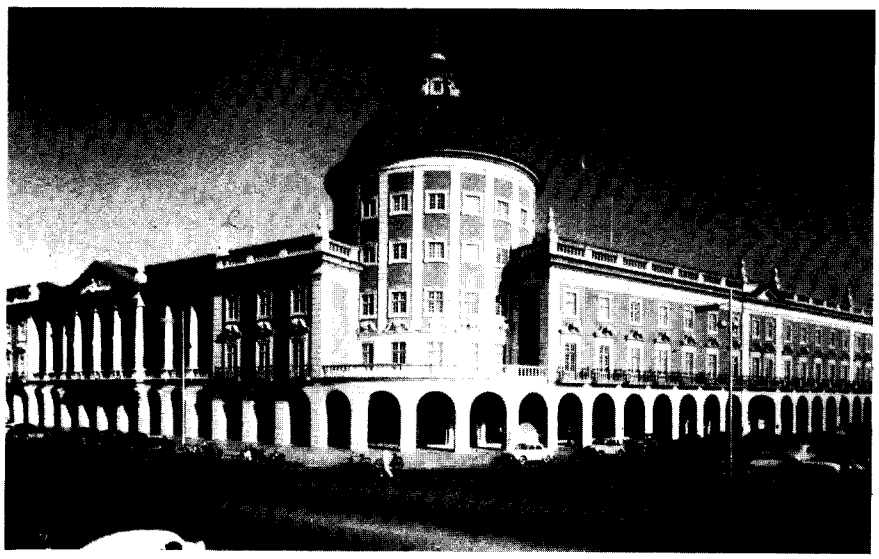
Paquete INFANTE D. HENRIQUE — Expressivo exemplo da renovação da Marinha Mercante Portuguesa



Paquete PRINCIPE PERFEITO — Transportou o Chefe do Estado, Almirante Américo Thomaz, na celebração do 5.º centenário da descoberta de S. Tomé

Com a sua sempre discreta mas boa quota-parte em favor do nosso Ultramar, a Marinha também conquistou prestígio em Angola — que bem senti e me foi expresso em diferentes ocasiões quando ali estive, de 1968 a 1970 — através de uma magnífica equipa, integrando desde excelentes praças a distintíssimos oficiais, que me orgulho de ter chefiado na execução de inúmeras e diversificadas missões, bem delicadas por vezes, as quais foram cumpridas com o desejado êxito depois de cuidadosos estudos e de atenta ponderação, à semelhança do que, por certo, terá acontecido nos demais teatros de operações.

Entretanto, desejando, embora, não me alongar mais neste capítulo, peço a todas V. Ex.as, que me distinguem com a sua presença, que reflictam um pouco sobre o quanto a Marinha, através de tantos autóctones que a serviram durante tão largo período de anos, como colaboradores seus no Ultramar — contratados para os seus quadros ou simples assalariados: em oficinas, faróis, postos semafóricos, embarcações, nas missões geográficas e hidrográficas, etc., etc. — contribuiu para a valorização dessa gente, dessas muitas gerações, por intermédio de quem divulgou a nossa língua, a língua portuguesa.



Banco de Angola — Sumptuoso edifício na capital da provincia

III — MARINHEIROS NO PROGRESSO DE POVOS — EXPERIÊNCIAS VIVIDAS

A — NA MISSÃO HIDROGRÁFICA DA COLÓNIA DE ANGOLA

Recentemente chegado da Grã-Bretanha, onde fora construído, esteve o aviso «Gonçalo Velho» no Porto, aquando da inauguração da Exposição Colonial ali realizada em 1934, partindo de seguida para a sua primeira «missão de soberania», em Angola, onde permaneceu até finais desse ano, e em Moçambique, onde acabou por se demorar até Abril de 1936, devido à guerra da Abissínia, desencadeada pela Itália. Fiz parte da sua guarnição.

Nesses meus primeiros contactos com o Ultramar Português, identifiquei-me facilmente com as gentes, de todas as raças, que por lá encontrei — brancos, pretos, indianos, chineses, mestiços — durante as folgas dos serviços de bordo, ali me sentindo, verdadeiramente, em família.

As longas permanências nos postos subalternos, antes da promoção a hierarquia superior — eu, por exemplo, estive mais de 19 anos como 2.º e como 1.º tenente — permitiam que, sem qualquer prejuízo para a carreira militar naval, os oficiais da Armada se dedicassem a actividades para que se encontravam com preparação, como eram as missões hidrográficas e tantas outras comissões de serviço, designadamente no Ultramar, quando por este se sentiam atraídos.

Foi assim que depois de duas campanhas na Missão das Ilhas Adjacentes — onde trabalhei sob a orientação de dois dos mais distintos engenheiros hidrógrafos que a Marinha teve em todos os tempos, o comandante Gabriel Prior e o 1.º tenente Pires de Matos — eu segui para Angola, como adjunto do novo chefe da brigada de terra da Missão Hidrográfica, Pires de Matos (1), a qual efectuou em quatro campanhas apenas,

(1) Trabalhando durante mais de meia dúzia de anos lado a lado com Pires de Matos, conheci bem o seu pensamento e posso, por isso, assegurar que foi ele

nos anos de 1939, 1940, 1941 e 1942, trabalho de extraordinário vulto (1), abrangendo metade da costa, entre o Lobito e o Rio Cunene, além de observações astronómicas para rigorosa localização da rede de faróis que os Serviços de Marinha da Colónia tanto se tinham empenhado em valorizar e, ainda, o levantamento do plano hidrográfico da imensa Baía dos Tigres.

Apoiando-se nos trabalhos da brigada de terra, foi realizado seguidamente o levantamento do mar da costa, pelos navios hidrográficos ao serviço da Missão, e o de diversos portos, pela brigada que para isso também existia e se servia de embarcações miúdas.

---

o grande impulsionador da ideia da criação do nosso Instituto Hidrográfico, que tão valiosos serviços tem prestado, através de esclarecida argumentação, verbal e escrita, servindo-se, para esta, dos ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL.

(1) Com recurso a excelente «aparelhagem», que na altura assegurava o maior rigor, efectuou a brigada de terra:

a) Medições, a fio de invar, de bases geodésicas na Restinga do Lobito, Ponta das Salinas, Cabo de St.ª Marta, Moçâmedes, Porto Alexandre e Baía dos Tigres;

b) Orientação azimutal astronómica da base de partida, no Lobito, e o seu controlo em todas as restantes bases geodésicas medidas;

c) Observações astronómicas, de latitude e longitude, nos faróis da Ponta Albina, Ponta Grossa, Quicombo, Cabo das Três Pontas, Cabeça da Cobra e Morro Cambire, no Porto Amboim, efectuando idênticas estações no extremo da Restinga do Lobito, Ponta das Salinas, Cabo de Santa Maria, Cabo de Santa Marta, bases de Moçâmedes, Porto Alexandre e Baía dos Tigres;

d) Medições de ângulos azimutais e verticais em toda a rede geodésica — que se estendeu desde a Hanha, a norte do Lobito, ao Saco da Baía dos Tigres e se prolongou até à foz do Rio Cunene — com «controlos» nos planos hidrográficos dos portos por onde se ia passando e ligações desses planos à rede geodésica implantada;

e) Determinações magnéticas em diferentes pontos;

f) Sinalização da costa e da Baía dos Tigres, para execução dos levantamentos hidrográficos;

g) Determinação de pontos fotogramétricos ao longo da costa, com recurso à fotografia aérea efectuada por aviadores-marinheiros, da nossa Aviação Naval, com vista a restituições aerofotogramétricas e, em última análise, ao rigoroso desenho das cartas hidrográficas, em trabalhos de gabinete;

h) Cálculo de todos os elementos correspondentes às medições anteriores, além das compensações necessárias;

i) Colheita de elementos para o Roteiro da Costa de Angola.

Durante as duas primeiras campanhas coube-me, além de colaboração em medições de bases geodésicas e em trabalhos de astronomia, a medição de ângulos azimutais e verticais da rede geodésica — construída pelo chefe da brigada mediante prévio e muito cansativo reconhecimento do terreno — até à Baía do Baba, nas proximidades do característico «Chapéu Armado», e as ligações a essa rede dos diferentes planos portuários.

Fiz então ideia do que terão sofrido os desbravadores do sertão africano, em face das dificuldades que por vezes experimentei, depois de calcorrear o mato, para «ocupar» os marcos geodésicos, nos quais, em diversas ocasiões, me vi obrigado a permanecer durante vários dias, devido a condições meteorológicas adversas.

Nas penosas marchas que efectuámos, eu e os carregadores que me acompanhavam, sofremos inúmeras vezes sede insuportável, que mitigámos mastigando raízes de arbustos por eles selecionados. Referirei, apenas, um caso de incontido desespero, em que o autóctone veio oferecer-me a sua «catana» pedindo-me que com ela o matasse. Tal era o seu sofrimento!...

Mas também tive o privilégio de dormir com a barraca instalada num «jardim» de Welwitchias Mirabilis, entre Moçâmedes e Porto Alexandre!...

Nas duas últimas campanhas que fiz em Angola, fui encarregado de chefiar a brigada de terra (1), tendo levado a bom termo os trabalhos em que vieram a apoiar-se os levantamentos hidrográficos da parte mais meridional da costa, na zona desértica, de dunas móveis (2), que se estende de Porto Alexandre — mais rigorosamente da Cova dos Medos, a uns 15 quilómetros da Ponta Albina — ao Rio Cunene, trabalhos de

---

(1) Contei com a dedicada colaboração de dois oficiais, meus adjuntos, de dois marinheiros, um telegrafista e um de manobra, e com uma boa centena de autóctones, que tendo eleito o respectivo capataz por unanimidade — um homenzarrão, inteligente e culto, filho de um prestigioso régulo da região do Zaire — por mais pesadas ou exigentes que fossem as incumbências que lhes dava nunca deixaram de as cumprir animosamente, como nunca algum esboçou a fuga dos meus acampamentos, vindo diariamente à minha barraca os que se sentiam doentes, para que eu deles pessoalmente cuidasse, o que preferiam a ser tratados a bordo do navio ou, quando possível, num hospital.

(2) Na Baía dos Tigres as dunas de areia elevavam-se a mais de 130 metros sobre o nível do mar e a luminosidade, durante as horas de sol, era tão intensa que mandei distribuir, por todos os autóctones, óculos escuros, sem graduação, com o que muito protegidos foram de acidentes oftalmológicos.

execução só possível com recurso a imaginativas soluções, que exigiram permanente vivência, durante alguns meses, em tão inóspitas paragens, de frequentes nevoeiros, de visibilidade geralmente má e onde as miragens são uma constante, perturbadas diariamente apenas pelas «garroas» de vento por vezes tão forte que derrubava os sinais construídos e rasgava os toldos das barracas de campanha.

Tão desfavoráveis condições climatéricas afectavam a saúde das pessoas, que sofreram com reumatismos, tosses, conjuntivites, para além de furunculoses e de graves diarreias, normalmente resultantes da qualidade da alimentação e da ingestão de águas cuja potabilidade se tornava duvidosa.

B — NA JUNTA NACIONAL DA MARINHA MERCANTE

Consciente da dificuldade em que poderia vir a encontrar-se qualquer encarregado de pilotagem (1), depois de um estudo sobre «A previsão de marés pelo método harmónico» (2), publiquei, em 1943, umas «Tabelas para o cálculo a bordo das marés pelo método harmónico» (3), com o apoio do comandante Américo Thomaz, então chefe do gabinete do Ministro da Marinha, e que aos problemas hidrográficos se encontrava apaixonadamente ligado.

Talvez daí o favorável conceito em que Thomaz teria o 1.º tenente que, com cerca de quatro anos de posto apenas, era convidado para o cargo de vice-presidente (4) da Junta Nacional da Marinha Mercante pelo Ministro da Marinha, ao assumir o cargo, em 1944.

---

(1) Na Escola Naval, em matéria de marés, apenas se ensinava o cálculo das semidiurnas, que se observavam nos mares por nós mais frequentados.

(2) Publicado nos ANAIS DO CLUBE MILITAR NAVAL em 1939. Ao autor foi conferido o prémio Almirante Augusto Osório, em face das referências que o estudo mereceu na «Revue Hydrographique» do Mónaco.

(3) Abrangiam o período de 1943 a 1975 e continham «constantes harmónicas» dos portos de Portugal Continental, Ilhas Adjacentes e Colónias Portuguesas. Edição dos ANAIS DE MARINHA .

(4) Na J. N. M. M., onde estatutariamente era o substituto do presidente, nas suas ausências e impedimentos, vivi uma experiência particularmente rica durante cerca de dois anos e meio, enfrentando problemas de invulgar complexidade, dada a extraordinária necessidade de transporte de cargas e passageiros, em tempos tão difíceis como foram os da II Grande Guerra, e, também, tidos em atenção os interesses em jogo, dos próprios armadores e dos carregadores, defendidos com a maior vivacidade. Presidindo a mais de uma dúzia de sessões da Junta, o vice-presidente

Os transportes marítimos para o reabastecimento possível do nosso Ultramar, como a drenagem dos produtos ali angariados em favor da Metrópole, constituíam, sem dúvida, em tempos tão difíceis, importantíssimo factor de sobrevivência do «mundo português», como bem se compreende, pelo que não mais me alongarei no assunto.

C — NUM GOVERNO ULTRAMARINO SUBALTERNO

Conheci o comandante Gabriel Teixeira como imediato da velha SAGRES, durante a viagem de instrução do primeiro curso de cadetes, em 1936-1937, que me levou ao Brasil, mais precisamente, a conhecer a maravilhosa cidade do Rio de Janeiro, onde Cisneiros de Faria tão brilhantemente se comportou, no exercício do comando do navio. Tivemos lá uma inesquecível recepção.

A guarnição muito admirava o imediato, que, no seu «porte gingão», na sua forma de tratar os assuntos de bordo, pode dizer-se que a todos «caiu no goto» pelo seu humanismo, que em nada afectava um exemplar comportamento profissional.

Depois de comandar a SAGRES, Gabriel Teixeira governou Macau, devendo-se à sua viva inteligência, fina argúcia e extraordinário desembaraço a continuidade portuguesa do território, nesses dificílimos tempos da esmagadora expansão japonesa no Oriente.

Quando assumiu o governo-geral de Moçambique, em começos de 1947 — e onde tão assinalável presença marcou durante quase uma dúzia de anos —, requisitou-me ao Ministério da Marinha, para o acompanhar como chefe do seu gabinete, funções em que me mantive até meados de 1949, quando vim fazer os tirocínios indispensáveis à promoção ao posto imediato.

Durante o exercício do governo do distrito de Cabo Delgado — a que foi eventualmente chamado quando era capitão dos portos, em Porto

---

teve, no «quorum», categorizados vogais, como foram o Professor Rui Ulrich, antigo Reitor da Faculdade de Direito e Embaixador em Londres — pela Companhia Nacional de Navegação — o Professor Luís Pinto Coelho — pelo Ministério da Economia — Manuel de Mello — pela Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes — Bernardino Correia — pela Companhia Colonial de Navegação — Medeiros e Almeida — pela Empresa Insulana de Navegação — Visconde do Botelho — pelos Carregadores Açoreanos — o comandante Armando Roboredo — pelo Ministério das Colónias — ... e outros.

Amélia — fez Gabriel Teixeira muito proveitoso convívio com dois grandes régulos, que estendiam a sua autoridade até ao Lago Niassa e, para sul, até a Nacala — Mogabo e Megama —, adquirindo profundos conhecimentos e identificando-se compreensivamente com a vida indígena, que minuciosa e pacientemente me transmitiu quando, mediante proposta sua, fui nomeado governador da antiga província do Niassa, em 1952 (1).

As preocupações com a sobranceria vátua e com os «apetites», bem conhecidos, da posse do porto de Lourenço Marques, foram, por certo, determinantes da decisão de transferência para ali da capital, até então na Cidade de Moçambique, o que Mouzinho de Albuquerque efectuou em 1897.

Entretanto, o Governo do Reino, apoiado na Reforma Administrativa de Moçambique de 1891, já havia concedido a condição de majestática à Companhia de Moçambique, que tomou posse do respectivo território logo em 1892 e nele se manteve até 1942 (2), constituindo-se em «descontinuidade» entre o sul e o norte.

Já nos meus tempos de propulsão dos navios pelo vapor, a longa costa moçambicana fazia gastar muito mais de 1 mês a um governador-geral que por via marítima se deslocasse ao Niassa, a fim de «in loco» melhor poder considerar problemas mais complexos ou mais delicados. Daí, e das dificuldades de comunicação por falta de outros meios, o

---

(1) A consciência da complexidade da resolução do «problema do Niassa» e a confiança ilimitada que, bem ou mal, Gabriel Teixeira depositava no seu antigo chefe de gabinete e subordinado da SAGRES, tê-lo-ão levado a esse arriscado «desafio», que eu, em homenagem às suas extraordinárias qualidades e a uma indestrutível amizade, entre nós existente, acabei por aceitar.

Nessa condição, e em conformidade com o estabelecido pela Reforma Administrativa Ultramarina, o então 1.º tenente de marinha usava nas fardas — que sempre exibia em cerimónias oficiais — duas estrelas prateadas, idênticas às dos brigadeiros do Exército, e tinha direito, como eles, a honras militares, com guarda montada à entrada da sua residência.

Exerci o governo do antigo Niassa até fins de 1955, em que os três distritos que integrava — então chamados de Nampula, Cabo Delgado e Lago — passaram a ter governador próprio, tendo eu escolhido, para completar a minha comissão de serviço, de quatro anos, o governo com sede em Nampula, que também fora capital do velho Niassa, passando o correspondente distrito, sem dúvida o mais evoluído dos três, a chamar-se de Moçambique, enquanto passava a designar-se por distrito do Niassa o que tinha a sede em Vila Cabral.

(2) O porto da Beira foi resgatado já depois do comandante Gabriel Teixeira ter assumido o governo-geral da Colónia, quando eu era chefe do gabinete.

«atraso» a que chegou a região mais a norte de Moçambique, a qual, tão afastada de Lourenço Marques, terá sofrido sucessivo enfraquecimento na sua ocupação, a ponto de chegar a ser tida como «terra de degredo», por funcionários administrativos ali colocados.

Logo após a minha chegada, percorri de lés-a-lés o Niassa, tendo encontrado muitos postos administrativos, nomeadamente nas fronteiras, desguarnecidos desde há muito, funcionários desmoralizados pelo isolamento em que viviam e, na sua grande maioria, desmotivados, alegando geralmente falta de meios de acção (1).

Havia, pois, antes de mais, que «organizar-se a casa» — passe a expressão —, guarnecendo-se o melhor possível o maior número de «posições importantes» com profissionais competentes e de comprovada experiência, que se mostrassem dispostos a auxiliar-me na execução de uma árdua tarefa, da qual, se levada a bom termo, não deixariam de resultar sensíveis benefícios para toda a população, não autóctone e autóctone.

Podia estimar-se em 2 200 000 autóctones e 17 000 não autóctones o número dos seus habitantes, quando assumi o governo do extenso Niassa, cuja área, da ordem dos 277 000 quilómetros quadrados — cerca de três vezes a do Portugal metropolitano —, se distribuia pelos distritos de Nampula e de Cabo Delgado, com uns 78 000 quilómetros quadrados cada um, e pelo distrito do Lago, com 120 000. No distrito de Nampula, o segundo em densidade populacional depois de Lourenço Marques, havia 18,4 habitantes por quilómetro quadrado, no de Cabo Delgado 7 e no antigo do Lago 2,3, segundo um censo realizado em Setembro de 1960 (2).

Quanto a linguística (2), entre as populações autóctones do Niassa podiam distinguir-se:

O grupo «suahili», com um subgrupo e cinco dialectos;
O grupo «maconde», com um subgrupo e dois dialectos;

---

(1) Tendo resolvido desembarcar na Ilha de Moçambique antes de me dirigir a Nampula para assumir o governo — em singela mas sentida homenagem à memória dos nossos «grandes antepasados» que por lá passaram ou viveram — um camarada de curso e velho amigo, que era o capitão do porto, ao abraçar-me exclamou:

«Oh! Eugénio, onde tu vieste cair!...»

ao que eu retorqui:

«Meu caro Carlos, ALEA JACTA EST!...»

(2) «Moçambique, Pequena Monografia», 2.ª Edição, da autoria do Doutor Oliveira Boléo, publicada pela Agência Geral do Ultramar em 1966.

O grupo «macua», com cinco subgrupos e dois dialectos;
O grupo «nianja», com dois subgrupos e dois dialectos,

expressando-se elas, assim, em 11 dialectos diferentes.

Representando a mão-de-obra indígena o esteio das grandes e pequenas empresas agrícolas europeias lá estabelecidas e sendo os autóctones, por si próprios, os maiores produtores, era fora de dúvida que a sua felicidade e riqueza concorreriam apreciavelmente para a prosperidade do país em formação (1).

Deste modo, para além do imperativo que se impunha, importava acelerar-se o progreso, moral e material, dessa grande massa humana, pela elevação do seu nível de vida, através da execução de planos de valorização visando o melhoramento das condições sanitárias, económicas e sociais em que viviam, planos na elaboração dos quais estiveram presentes as mais diversas preocupações — com a alimentação e saúde, condições de trabalho, produtividade —, por assim dizer, com tudo o que respeitava ao seu «bem-estar», e com compreensíveis reflexos na sua forma de estar no mundo, na sua personalidade, enfim.

Por outro lado, a importância fundamental de que se revestia o uso de uma língua comum — muito naturalmente, a língua portuguesa — pelo «maior proveito» que podia proporcionar a qualquer habitante do que ao alcance dos serviços públicos se encontrasse, levou ao reconhecimento da imperiosa necessidade de divulgação da nossa língua, por todos os meios possíveis.

O ensino pré-escolar ou rudimentar indígena estava totalmente confiado à Diocese de Nampula (2). Assim, oficialmente incumbidas do ensino

---

(1) No seu parecer sobre as Contas Gerais do Estado de 1961, Ultramar, a Comissão de Contas Públicas da Assembleia Nacional referia-se às províncias de Angola e Moçambique nos seguintes termos: «... é possível transformar as grandes províncias de Angola e Moçambique em duas grandes nações luso-africanas, fundidas numa grande comunidade, com uma simbiose de sentimentos e de interesses em todos os sectores raciais.»

(2) A Diocese de Nampula, de cuja louvável predisposição se tirou o melhor partido, desempenhou papel que merece ser realçado no exercício de outras modalidades do ensino, de que se incumbiu, desde Escolas de Artes e Ofícios até ao ensino liceal, este ministrado em Nampula em dois Colégios seus, um para rapazes e outro para meninas, enquanto não puderam estar a cargo dos Serviços de Instrução da Província todas as modalidades do ensino oficial: primário, secundário e técnico, comercial e industrial. Havia Escolas de Artes e Ofícios em Massangulo, distrito

O Governador-Geral Gabriel Teixeira em visita de trabalho à província do Niassa

do português aos autóctones que não o falassem, as missões católicas eram apoiadas pelo Governo, apoios esses que, das formas mais diversificadas, havia que aumentar, sucessivamente, de ano para ano, o que se verificou no Niassa, onde até foi possível contar-se com a colaboração de empresas privadas, que instituiram escolas cujos encargos chamaram à respectiva administração, construindo-as mesmo em edifícios definitivos e destinando-as ao ensino de filhos dos seus trabalhadores e a outras crianças das respectivas imediações. Reconhecido, no entanto, foi que tão preocupante problema só poderia vir a ser satisfatoriamente resolvido com considerável aumento do número de escolas e com professores aptos a ensinar o português: falado, lido e escrito.

Também para indígenas, originários de diversas divisões administrativas, e a cargo do Estado, funcionavam, no Posto Agrícola de Mogovolas e no Posto Agronómico de Ribaué, aprendizados de capatazia agrícola e de carpintaria rural.

Porém, foram as obras de construção civil, que por toda a parte se ergueram em ritmo verdadeiramente extraordinário, que prepararam o maior número de operários, contribuindo assim, também, para a divulgação da língua portuguesa.

Depois de aprenderem o que tinham por suficiente, alguns autóctones, interessados em adquirir mais instrução, matriculavam-se no ensino primário, que, também por isso, passou a ter mais frequência. Houve, assim, necessidade de se aumentar o número dessas escolas, de se ampliarem outras já existentes e, correspondentemente, de se aumentar o número de professores, tendo-me sido proporcionado o gosto de ver entrar em funcionamento, no antigo Niassa, mais 14 novas escolas e aumentado o número de professores em 22 unidades. Deixei proposta a criação de mais duas escolas para o ensino primário, uma para a sede do Mogincual, onde não existia, e outra para a sede do posto administrativo de Muatua, ficando, desse modo, sem escola primária apenas Muecate, sede da circunscrição de Imala, por falta de argumentos justificativos.

Depois do que acabei de mencionar, poderei referir que, beneficiando a sua população em geral, o extenso Niassa foi impressionante-

---

do Lago, na Missão da Consolata, em S. João Baptista do Marrere, nas cercanias de Nampula, e na «Baltazar Pereiria do Lago», na Ilha de Moçambique, nas quais existiam cursos de carpintaria, serralharia, mecânica, alfaiataria e tipografia, tendo as de Massangulo e Moçambique bandas de música, que normalmente se apresentavam em ocasiões festivas.

mente valorizado, pelas formas mais diversas, citando apenas algumas realizações, entre as mais importantes, para abreviar (1):

a) Melhoramento da rede administrativa e da sua eficiência, pela criação de novas divisões e subdivisões, instalação de sistema de radiocomunicações onde nada existia — o que tornou possível ligação permanente entre as respectivas sedes —, dotação com viaturas automóveis adequadas de todas as sedes, construção ou reparação, quando necessário, dos edifícios indispensáveis;

b) Melhoramento da rede sanitária pela criação de novas delegacias de saúde e pela construção de numerosas novas instalações — um Hospital Regional, em Namapa, enfermarias, maternidades e postos sanitários — guarnecidas por pessoal dos Serviços de Saúde da Província, e dada prioridade à construção de postos sanitários em situações de maior isolamento, designadamente nas fronteiras;

c) Construção e instalação, conforme as técnicas mais modernas, do Hospital-Granja da Namaíta, para o tratamento de leprosos (2), a umas poucas dezenas de quilómetros de Nampula;

d) Ataque vigoroso à doença do sono e combate das endemias tradicionais, v. g., ancilostomose, bilharziose vesical e boubas, que tanto afectavam o nativo na sua resistência física;

e) Instalação de Serviços de Oftalmologia (3), Estomatologia, Radiologia e Tisiologia em Nampula, onde passou a exercer também a sua especialidade uma médica pediatra. Quando ali cheguei, havia na capital apenas um casal de médicos. E antes de sair de lá, com uma numerosa equipa, aproximando-se das duas dezenas de médicos, propus a construção do Hospital Central Egas Moniz, para 400 camas, a que o Governo-Geral deu priori-

---

(1) Se alguém, porventura, estiver interessado em elementos mais completos poderá encontrá-los no «Relatório sobre o Governo do Distrito de Moçambique», publicado em 1956 pela Agência Geral do Ultramar.

(2) O tratamento da lepra, com recurso às sulfonas, obteve assinalável êxito, havendo um outro hospital-granja em António Enes, além de dispensários de circunscrição e de postos ambulatórios sob a orientação dos delegados de saúde.

(3) Foram verdadeiramente espectaculares os sucessos obtidos através deste valiosíssimo serviço: já pensaram no que significava a recuperação da visão por um indígena cego, depois de operado a cataratas?

dade, para se poder atender, além da população do antigo Niassa, também grande parte da do distrito da Zambézia, onde, segundo o censo de 1960, habitavam cerca de 1 400 000 indivíduos. Antes de entrar em funcionamento esse Hospital Central do norte da Província, tinham os «casos graves» de se deslocar à Beira ou a Lourenço Marques, onde havia Hospitais Centrais;

f) Conclusão da 1.ª pista, de 1600 metros, do Aeródromo de Nampula (1), depois dotada de rádio-farol, e construção da 2.ª, de 1800 metros. A capital do Niassa passou a ser servida por carreiras aáreas regulares da DETA — Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos, dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique — que também a ligavam a Lourenço Marques, Quelimane, Beira e Porto Amélia, e que, preparados previamente os aérodromos de Malema, Nova Freixo e Vila Cabral, permitiram, pela via aérea, quebrar o isolamento em que viveu, tantos anos, o Alto Niassa, tendo eu inaugurado essa ligação aérea, de que, por diversas vezes, me servi;

g) Construção e ampliação de numerosos aérodromos — cerca de duas dezenas em diferentes divisões e subdivisões administrativas — para utilização por pequenos aviões;

h) Elaboração do projecto de abastecimento de água a Nampula desde o Rio Monapo (2) e obtenção de um empréstimo de 26 000 contos para a respectiva construção, obra imprescindível pelo imparável desenvolvimento verificado naquela bela cidade, a esta condição elevada pelo Presidente Craveiro Lopes, em 1956;

i) Construção dos abastecimentos de água, com redes de distribuição pública e particular, a Porto Amélia e a António Enes, e de numerosos abastecimentos de água e centrais eléctricas,

---

(1) As pistas do Aeródromo de Nampula foram construídas com recurso exclusivo às disponibilidades orçamentais do governo do antigo Niassa, que pôde contar com o preciosssimo auxílio do Director dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Engenheiro Pereira Leite, o qual pôs à minha disposição todas as máquinas de que precisava: poderosos tournapulls, tractores de alto rendimento, auto-niveladoras, cilindros pneumáticos e de pés-de-carneiro, uma máquina misturadora de terras, um camião-tanque.

(2) Esta obra foi levada a cabo e inaugurada quando eu já tinha deixado o governo do distrito de Moçambique.

Em Vila Cabral, no Alto Niassa — Inauguração das carreiras aéreas da D.E.T.A., desde Nampula

com redes de iluminação pública e particular, em diferentes divisões e subdivisões administrativas, além da elaboração do projecto de abastecimento de água a Vila Cabral;

j) Criação da Comarca de Nampula;

l) Adjudicação da construção da ponte-cais de Porto Amélia e do cais do porto de Nacala (1);

m) Construção de pontes definitivas (1): sobre o Rio Ligonha, com 193 metros, ligando Nampula com a Zambézia, e sobre o Rio Negaruma, com 108 metros, entre o Rio Lúrio e Porto Amélia. Estava concluído o projecto, e a obra já dotada com a necessária verba orçamental, para a construção de uma grande ponte sobre o Rio Melúli, com mais de 300 metros, ligando as circunscrições de Mogovolas e Moma, do distrito de Moçambique;

(1) Encargos financeiros suportados pelo Governo-Geral de Moçambique.

n) Inaugurado o serviço radiotelefónico entre Nampula, Porto Amélia, Mocimboa da Praia, Vila Cabral, Quelimane, Beira, Tete e Lourenço Marques;

o) Aberto ao público o serviço radiotelefónico entre Nampula e Lisboa;

p) Inaugurada a estação telefónica semi-automática de Nampula e as centrais telefónicas de Porto Amélia e da cidade de Moçambique;

q) Inaugurado o Emissor Regional do Norte, na dependência do Rádio Clube de Moçambique, cobrindo o antigo Niassa e grande parte da Zambézia, o qual prestou valiosos serviços: recreativos, educativos e de utilidade pública;

r) Efectuada a tão necessária reconstrução, ou a beneficiação, de todos os edifícios históricos (1) da cidade de Moçambique, mais tarde considerada, no seu todo, «monumento nacional»;

Sarmento Rodrigues no Niassa — Em visita oficial, o Ministro do Ultramar observou problemas resolvidos e progressos já realizados

(1) Encargos financeiros suportados pelo Governo-Geral de Moçambique.

s) Construção em Nampula de: um Museu Etnográfico, com projecto elaborado pelo Ministério do Ultramar e oferecido pelo Ministro Sarmento Rodrigues, quando visitou oficialmente o Niassa, em 1955; uma bela Catedral (1), projectada pelo arquitecto Raul Lino e executada pelo Serviço de Obras Públicas, na minha directa dependência;

t) Construção pelo Município de Nampula, com comparticipação do governo do distrito, de um amplo Estádio, em que camarotes e bancadas, de excelente edificação definitiva, comportavam 7000 espectadores;

u) Oferecidos pelo Ministério do Ultramar, foram erigidos belos monumentos, a Vasco da Gama, na cidade de Moçambique, e a Neutel de Abreu, na capital do distrito de Moçambique, a cuja inauguração presidiu o Chefe do Estado, Craveiro Lopes, na sua visita oficial à Província.

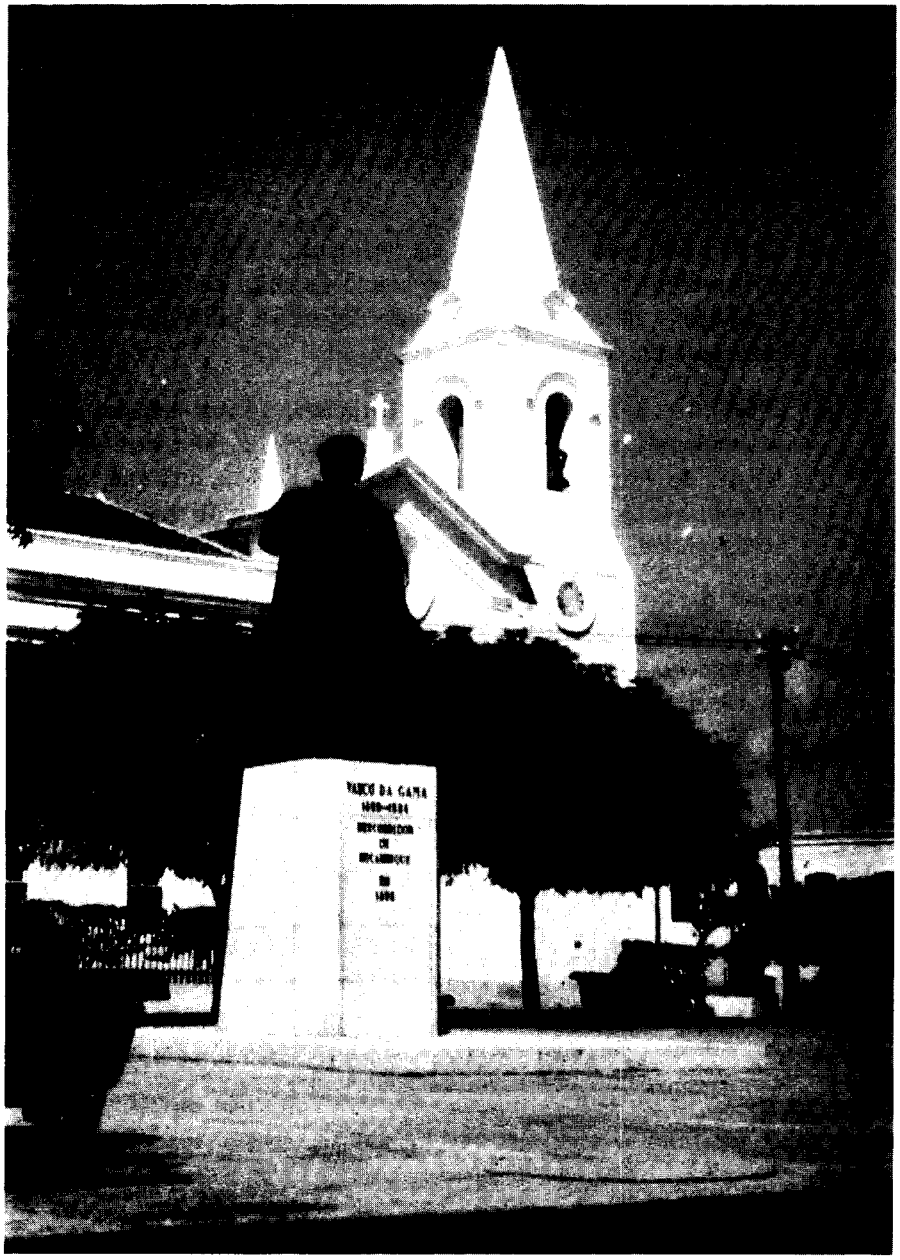
Procurei dar uma ideia do progresso alcançado, em favor do território moçambicano cuja governação me foi confiada, de 1952 a 1956. E isso foi-me possível porque consegui constituir e motivar uma equipa briosa, que tão devotadamente meteu «mãos à obra», depois de eu, perante todos, ter assumido um compromisos solene:

> «De que a património próprio, sem a menor amputação, pertenceriam as obras por cada um realizadas, mediante aprovação minha — pondo eu, à sua disposição, técnica adequada de que porventuda pudesse socorrer-me — assim como a quota-parte da sua contribuição naquelas outras obras que, por serem do interesse de diversas divisões administrativas, fossem planeadas e aprovadas em consenso, nas reuniões que anualmente seriam efectuadas, obras estas que, obviamente, contariam com um mais constante acompanhamento por parte do governador.»

e a todos ter feito a seguintes recomendação, tantas vezes recordada depois:

> «De que tivessem o mais compreensivo respeito por usos e costumes dos diferentes povos, por tudo o que da sua tradição fizesse

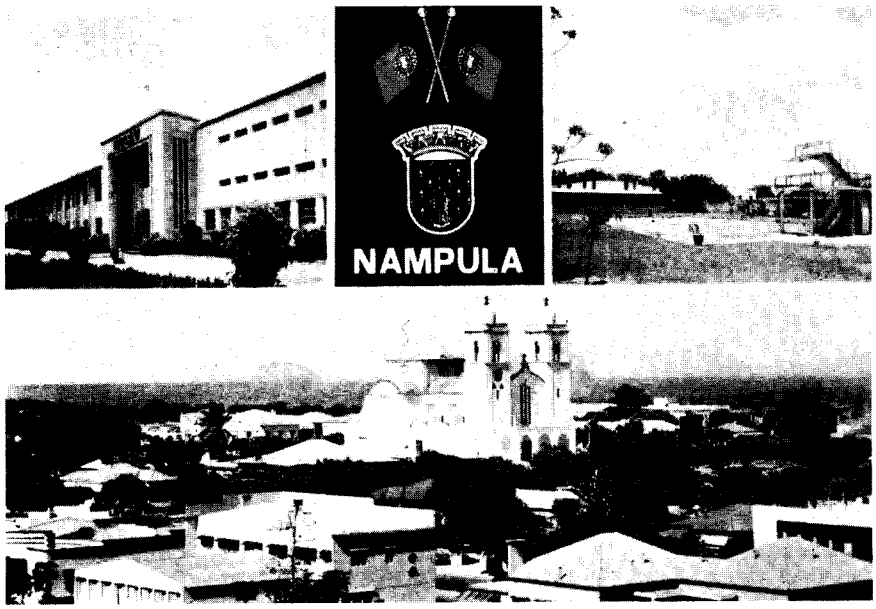
(1) Encargos financeiros suportados pelo Governo-Geral de Moçambique.



Monumento a VASCO DA GAMA na Ilha de Moçambique — Em segundo plano vê-se o Palácio de S. Paulo

parte, devendo a evolução dos mais atrasados processar-se por forma que o seu progresso resultasse, muito naturalmente, de uma voluntária adaptação dos seus costumes aos hábitos dos mais evoluídos, com quem, normal ou eventualmente, convivessem.»

Ao regressar à Marinha veio comigo a ideia de que haveria certa sinceridade quando se ouvia «que se tinha recuperado o atraso em que o antigo Niassa se encontrava em relação às outras regiões de Moçambique, até lhes ganhando dianteiras»(1).



Nampula, capital do Niassa e do Distrito de Moçambique — Imparável no seu crescimento, vê-se a Catedral e a frontaria do Museu

(1) Na sua publicação sobre Moçambique, editada pela Livraria Bertrand, em 1963, o Dr. Frederic Marjay refere-se assim ao Museu Etnográfico e à Catedral de Nampula:

«Entre os empreendimentos culturais conta-se em primeiro lugar o Museu Comandante Ferreira de Almeida, que é visitado assiduamente por nacionais e estrangeiros. Graças ao seu valor este Museu é muito conhecido não só em Moçambique mas também fora da província. Apresenta valiosas peças de arte maconde, entre as quais as mais notáveis são as esculturas, talhadas em madeira, do artista nativo

O Presidente Craveiro Lopes no Distrito de Moçambique — Finda a sagração da Catedral, o Cardeal Gouveia despede-se do Chefe do Estado

---

Chibanga Muar. Estes trabalhos são incontestavelmente notáveis, provando um grande talento artístico. São figurinhas de cabeça grande e pernas curtas, máscaras de feiticeiros, caras tatuadas e todo um grupo de dançarinos que representa uma dança maconde folclórica. No entanto, contrariamente a esta arte tipicamente africana encontramos ali também graciosas figuras da Nossa Senhora, talhadas no ébano com surpreendente perfeição. Tomar-se-iam por obras de qualquer escultor famoso da Europa... o Museu representa um incentivo que merece ser observado, estudado e lembrado.»

Nele ficaram a espada e as condecorações de Neutel de Abreu, que me foram confiadas por familiar seu.

E sobre a Catedral, diz Marjay:

«Trata-se de um dos mais belos monumentos de arquitectura religiosa de Moçambique e o primeiro que no ultramar português se construiu em honra da Senhora de Fátima.»

A Catedral — cuja construção foi dia a dia por mim acompanhada e cujos azulejos e imagens, alguns de rara beleza, são todos de artistas portugueses, seleccio-

Reconhecidos oficialmente os resultados dos trabalhos efectuados em favor da antiga província do Niassa e do distrito de Moçambique, o Ministério do Ultramar mandou publicar o Relatório que elaborei e, já em 1957, pediu ao Ministério da Marinha que autorizasse a minha deslocação a Tananarive, capital de Madagascar, como chefe da delegação portuguesa à 2.ª Conferência Inter-Africana do Bem-Estar Rural, respeitante ao meio indígena, e promovida pela Comissão de Cooperação Técnica em África ao Sul do Sahara (C. C. T. A.), tendo-me competido elaborar o memorando ali apresentado por Portugal, conforme a Agenda da reunião. Acompanharam-me, integrados na delegação portuguesa, um engenheiro agrónomo com muito boas provas já dadas — então ligado a uma importante empresa, que exercia a sua actividade em Angola — e três funcionários administrativos experientes, um servindo em Angola, outro em Moçambique e o terceiro, natural da Guiné, então colocado no Ministério do Ultramar. A presidência da conferência coube à França, como nação hospedeira, e, conforme a tradição, figurou o chefe da delegação portuguesa como 1.º vice-presidente, dado que a conferência anterior se tinha realizado em território português.

D — NO GOVERNO GERAL DE MOÇAMBIQUE

À semelhança do que fiz em relação ao comandante Gabriel Teixeira, começarei por dar uma breve ideia das determinantes da confiança com que também me honrou o almirante Sarmento Rodrigues, que foi o fundador desta insigne Academia de Marinha e o seu primeiro Presidente.

«Homem do mar e do mato», mas sempre «arreigado» à ideia da sua Marinha, deixou de ser Ministro do Ultramar — cargo que exerceu, aliás, com inexcedível zelo e raro bilho — para prosseguir a sua exemplar carreira naval, até que, em face da eclosão do terrorismo em Angola,

---

nados com o conselho de Raúl Lino, sem qualquer discordância do próprio Bispo da Diocese, que nesse período andava absorvido com a construção do novo Colégio-Liceu — foi sagrada, com toda a solenidade, pelo primeiro Cardeal de África. Arcebispo de Lourenço Marques — D. Teodósio Clemente de Gouveia — com a assistência do Presidente Craveiro Lopes, Ministro do Ultramar, Doutor Raúl Ventura, e Governador-Geral de Moçambique, Comandante Gabriel Teixeira.

foi nomeado governador-geral de Moçambique, depois de publicamente ter declarado — salvo pequena inexactidão da minha parte — «que a todos os portugueses cumpria a defesa do solo-pátrio, onde quer que fossem chamados a servir e qualquer que fosse a missão que lhes destinassem».

No âmbito do Ministério da Marinha nunca me tinham mandado prestar serviço sob as ordens de Sarmento Rodrigues, tendo ele feito o seu juízo sobre o comandante Ferreira de Almeida quando visitou o grande Niassa, em 1955, como Ministro, e logo de seguida promovido a minha ida a Angola, para estudo da montagem e funcionamento dos colonatos que ali existiam, na Cela e na Matala, chefiando um bem seleccionado grupo de distintos funcionários, com mira à instalação no Alto Niassa de sistema do género.

É oportuno referir que em Moçambique já havia preocupações com problemas de tal natureza, sendo de destacar o Colonato do Limpopo (1), pelo seu importante valor.

Logo no discurso de posse de Governador-Geral de Moçambique, o almirante Sarmento Rodrigues declarou, dirigindo-se ao Ministro Adriano Moreira:

> «Pensa-se na educação e no ensino e encontram-se pela frente questões extraordinárias a resolver, ignoradas de grande número de pessoas que nelas falam com admirável desenvoltura; questões de grandeza, de volume e também de técnica e de orgânica delicada. E no entanto há que atacá-las e actuar com toda a decisão porque se não pode esperar. É o ritmo do crescimento e a premente necessidade da elevação social que o exigem.»

E mais adiante deu a conhecer intenções de que ia possuído e que o norteavam:

> «Velar pela integridade e defesa das terras e dos homens portugueses de Moçambique; procurar o seu rápido aperfeiçoamento

(1) Organizado e impulsionado por um dinâmico inspector-geral do Ministério do Ultramar, que no Limpopo quis ser sepultado, fora Trigo de Morais destacado obreiro na construção de diversas grandes barragens da Metrópole, para aproveitamentos hidro-eléctricos, tendo também sido nomeado Subsecretário de Estado do Ultramar quando Sarmento Rodrigues foi nomeado Ministro.

e valorizar, consolidar e desenvolver o espírito de fraternidade e convivência; fazer com que Moçambique seja cada vez mais um motivo de orgulho para todos os portugueses.»

Convidou-me para o acompanhar (1) e confiou-me a superintendência, além de outros, dos seguintes Serviços:

a) Negócios Indígenas, cujos problemas, depois de abolido o indigenato, passaram para o Instituto do Trabalho, Previdência e Acção Social;

b) Saúde e Higiene;

c) Educação (2): ensino, instrução, educação física, orientação profissional;

d) Acção Psicossocial.

Mediante propostas suas, fui Encarregado do Governo-Geral de Moçambique, presidindo, nessa qualidade, ao Conselho Legislativo e ao Conselho do Governo, nos seguintes períodos, ficando a meu cargo, além das responsabilidades que tinha como Secretário Provincial, tudo o que eram responsabilidades do Governador-Geral Sarmento Rodrigues: de 23 de Março a 27 de Maio de 1962 e de 14 de Outubro de 1962 a 5 de Janeiro de 1963, data em que embarquei para Lisboa, por ter sido chamado a frequentar o Curso Superior Naval de Guerra (3), no Ministério da Marinha.

Mas tornemos ao que mais importa.

Salvo melhor opinião, a prosperidade do homem depende fundamentalmente da sua valorização, pelo aumento dos seus conhecimentos profissionais, pela aquisição de maior cultura, por mais valioso rendimento no trabalho.

As providências tomadas durante a gerência de Gabriel Teixeira no campo da instrução pública — que mereceram, também, a melhor atenção do comandante Correia de Barros na sua rápida passagem pelo

(1) E a Marinha, acedendo, «mandou-me» seguir para Moçambique.

(2) Entre os autóctones, podiam considerar-se 15 agrupamentos linguísticos exprimindo-se em 60 dialectos diferentes. In «Moçambique, Pequena Monografia», pelo Doutor Oliveira Boléo.

(3) Neste curso tomaram parte alguns dos mais conceituados capitães-de-mar-e-guerra, tendo seis deles obtido a classificação «Muito Apto», o que nunca teria sucedido anteriormente nem voltado a suceder.

Governo-Geral de Moçambique — foram objecto de notável ampliação e até completadas em mais largo âmbito, o da educação, durante o governo de Sarmento Rodrigues, graças ao assinalável esforço efectuado em favor do progresso do povo moçambicano, com recurso, basilarmente, à difusão da língua portuguesa que, por toda a parte, no seu seio foi feita.

No âmbito da instrução e da educação, preocupou-se Sarmento Rodrigues com:

a) A criação do ensino superior, através dos Estudos Gerais Universitários (1) — com funcionamento pedagógico e administrativo autónomos — neles se ministrando cursos de Medicina, Engenharia Civil, Minas, Mecânica, Electrotécnica e Química Industrial, Agronomia, Veterinária, Ciências Pedagógicas da Faculdade de Letras e, concomitantemente, formação de professores para o ensino secundário, liceal e técnico. O nível de todos os

No Ultramar Português os estabelecimentos de ensino eram multirraciais

(1) In «Panorama do Ensino na Província de Moçambique», publicação da Direcção dos Serviços de Instrução, em 1963.

cursos seria estritamente semelhante ao dos similares metropolitanos e autorizadas transferências recíprocas de alunos;

b) A criação da Biblioteca Nacional de Moçambique;

c) A criação de um Grupo de Estudo e Trabalho para o Aperfeiçoamento do Ensino, visando, em colaboração com a Inspecção do Ensino (1), o progresso dos serviços escolares, em todos os graus e modalidades e o fomento e apoio técnico de actividades extra-escolares organizadas para a melhoria educativa e social das populações da Provincia;

d) Todos os assuntos afectos ou correlacionados com a Direcção dos Serviços de Instrução (2), existindo na Província oficializados todos os graus de ensino — primário (3), secundário (4) e médio (5) — para além do ensino ministrado pelas missões cató-

---

(1) A Inspecção do Ensino, exercida por um inspector do Ministério do Ultramar com residência na Província ou em Lisboa, era também exercida pelo Director dos Serviços de Instrução, nomeadamente quando o inspector estava na Metrópole.

(2) V. g., Conselho de Instrução Pública, Conselho Técnico Pedagógico, Conselho Provincial de Educação Física, Comissão Consultiva do Ensino Técnico, Conselho do Ensino de Adaptação.

(3) Com quatro classes, as duas primeiras de «ensino de adaptação» a cargo das missões católicas. Em Agosto de 1961, já no governo de Sarmento Rodrigues, foram criadas 138 escolas e posteriormente, até Agosto de 1962, mais 52, passando, apenas em dois anos, o número dessas escolas de 175 para 311 e o número de professores de 657 para 843. Paralelamente, na escolarização de adultos, os cursos nocturnos, que em 1960 eram 33, passaram a 145 em 1962-63, com uma frequência de 3627 alunos.

(4) O ensino secundário, com os ramos liceal, técnico e agrícola: o ramo liceal, com sete classes divididas em três ciclos, dispunha em 1956-57 de um único liceu e em 1962-63 de seis; o ramo técnico, comercial e industrial com um ciclo preparatório de dois anos, dispunha em 1951-52 de uma única escola e em 1962-63 de treze; o ramo agrícola dispunha de uma escola de práticos agrícolas no Colonato do Limpopo.

(5) O ensino médio iniciou-se com a criação dos Institutos Industriais e Comerciais de Lourenço Marques e da Beira e com as Escolas do Magistério Primário, estando também já criada a Escola de Regentes Agrícolas. As Escolas do Magistério Primário, uma em Lourenço Marques e outra na Beira, tinham capacidade de diplomação de professores aptos a exercer o magistério em qualquer parte do território nacional.

licas (1) e por outras entidades (2), públicas e particulares;

e) A criação do Instituto de Educação e Serviço Social. Na verdade, a crescente importância e a acuidade que os problemas sociais assumiam, sobretudo no seio de sociedades multirraciais de culturas contrastando fortemente, levaram a reconhecer a necessidade da criação deste Instituto, em Lourenço Marques, para a formação de: assistentes sociais, educadores sociais, educadores de infância, monitores de família e monitores de infância, agentes técnicos de sanidade, monitores de prevenção de acidentes de trabalho, visitadores sanitários e agentes de educação familiar rural, além de cursos extraordinários de aperfeiçoamento, destinados a regentes de acção social, para renovação ou actualização de conhecimentos;

---

(1) As missões católicas já tinham mais de 3000 escolas com para cima de 400 000 alunos. O ensino de adaptação foi tornado obrigatório e gratuito para todas as crianças dos 7 aos 12 anos que não soubessem falar português (portaria de 31 de Março de 1962). A instituição pelas Dioceses de Escolas do Magistério do Ensino de Adaptação, para professores e para professoras, comprova o interesse que lhes mereceu o assunto. As sete dessas escolas de magistério então existentes foram frequentadas no ano lectivo de 1961-62 por 545 alunos. As Dioceses dedicavam-se também ao ensino em outras modalidades, dispondo de colégios até ao ensino liceal, inclusive, e de escolas de artes e ofícios. As missões católicas instituíram cursos nocturnos para adultos.

(2) Os Serviços de Saúde ministravam na sua Escola Técnica os seguintes cursos: normal e elementar de enfermagem, enfermeira-parteira auxiliar, preparadores de laboratório e de farmácia, ajudantes técnicos de radiologia, ajudantes de radioterapia, enfermeiros de saúde pública, microscopistas. Os Serviços Geográficos e Cadastrais mantinham uma Escola de Topografia e Agrimensura, onde ministravam cursos de topógrafo, complementar de topógrafo, operador de restituição, desenhador cartográfico e calculador. O Serviço de Aeronáutica Civil tinha um curso de preparação de controladores. O Serviço Meteorológico preparava ajudantes de observadores. O Serviço de Portos e Caminhos de Ferro tinha cursos de aprendizes e de telegrafistas. Algumas entidades particulares mantinham cursos de ensino artístico e de educação musical. Diversas entidades particulares instituíram cursos de ensino do português a filhos de trabalhadores seus e para crianças das vizinhanças, chegando mesmo a construir escolas, a expensas próprias, e contratando quem ensinava. Por iniciativa de professores do ensino liceal e de oficiais do Exército, foram instituídos, por exemplo, cursos liceais nocturnos para adultos, em regra absolutamente gratuitos, que funcionaram em Lourenço Marques, no Dondo, em Vila Pery e em Manica, no ano de 1961-62. Cursos nocturnos para adultos foram, ainda, instituídos largamente pelas nossas Forças Armadas e por diversas empresas particulares, segundo a Direcção dos Serviços de Instrução de Moçambique.

f) A criação em Lourenço Marques, Beira e Nampula de Escolas de Recuperação de Crianças, através de ensino especial, a ser ministrado a «crianças-problemas», a fim de resolver atrasos de educação provenientes em grande parte de causas emocionais, orgânicas ou fisiológicas [1];

g) A Instituição do Serviço Extra-Escolar para a Melhoria Educativa e Social das Populações da Província de Moçambique.
Este Serviço, que abreviadamente chamarei Serviço Extra-Escolar, foi criado com a seguinte finalidade:

1.º — A divulgação de conhecimentos do nível do ensino primário, especialmente o uso corrente da língua portuguesa como veículo de desenvolvimento cultural e meio de estreitamento da unidade moral da Nação;

2.º — A difusão dos princípios da moral cristã, sempre que possível;

3.º — A radicação dos preceitos de higiene e dos meios práticos de defesa da saúde individual e colectiva, com particular atenção pelas crianças;

4.º — A familiarização da mulher com a moderna economia do lar;

5.º — Os ensinamentos práticos da agricultura, de tratamento de animais úteis e de pequenas indústrias caseiras.

Dispunha o Serviço Extra-Escolar de uma Comissão Consultiva — integrando representantes do Centro dos Negros da Província e da Associação Africana — de uma Comissão Executiva Central presidida por um médico especialista em problemas de saúde pública, técnico de problemas de educação sanitária, tendo como vogais, de alta experiência, um engenheiro agrónomo — encarregado da divulgação dos conhecimentos práticos da agricultura, de tratamento de animais domésticos

---

(1) A UNESCO dizia, então, que podia assim definir-se o ensino especial: «Todo o ensino geral ou profissional destinado aos diminuídos físicos ou mentais, aos inadaptados sociais e a todas as outras categorias especiais da criança.» (Comunicação do Secretário Provincial ao Conselho Legislativo, in «Diário das Sessões», n.º 7, de 21 de Agosto de 1962).

e de pequenas indústrias alimentares caseiras — e um inspector do ensino — incumbido da organização do ensino da língua portuguesa, em favor dos que a não conhecessem.

Constituiram-se, instruiram-se e puseram-se em funcionamento activo Comissões Distritais, delegadas da Comissão Executiva Central — integrando um intendente administrativo ou um administrador, um engenheiro agrónomo ou um regente agrícola, um médico, um veterinário, um professor do ensino primário, uma senhora incumbida da promoção da mulher, um sacerdote e um representante do município —, que por sua vez organizaram Comissões Regionais, todas trabalhando através de Grupos de Acção.

Pelo Governo-Geral foi feito apelo à colaboração de todos os mais evoluídos, no que obteve a mais desvanecedora compreensão.

O ensino da língua portuguesa foi feito através do objecto e da gravura, dado que melhor se fixava o que se via, numa associação audiovisual, fazendo apelo aos diversos tipos de memória, vendo, ouvindo, tocando, apalpando, numa acção completa e real, tirada da própria ambiência.

Publicaram-se e distribuiram-se livros de iniciação de leitura, colecções de quadros parietais para o ensino do português pela imagem e ensino através de nomenclaturas, em que, usando-se a conversação, se iam ensinando muitas das palavras-base da nossa língua.

O ensino da educação sanitária rudimentar foi também demonstrado com recurso a quadros murais.

A todos os professores regentes do Serviço Extra-Escolar foram enviadas lições-modelo e material de ensino através das delegações distritais e regionais, como se fez, logo que se pôde dispor desses materiais, o fornecimento gratuito de livros para a aprendizagem da língua portuguesa, de lousas, de papel e de outro material didáctico, tendo o correspondente encargo sido integralmente suportado pelo orçamento do Governo-Geral da Província.

Organizaram-se cursos de enfermeiros-educadores sanitários, sendo os alunos recrutados entre a população rural, para exercerem a sua acção na região de onde provieram.

Foi também elaborado um pequeno manual, para guia dos professores da língua portuguesa, destinado ao ensino prático da agricultura, tratamento de animais e industrias caseiras.

Chegou-se mesmo a pensar na instalação de postos de demonstração, onde todos podiam observar o que no quintal da sua casa era possível

fazer-se em matéria de horticultura, avicultura, criação de animais, pequenas indústrias caseiras, etc.

No que respeita à promoção da mulher, já em Agosto de 1962 se estava processando, nalguns distritos, um admirável esforço sob a orientação dos respectivos governadores, encontrando-se empenhadas em tão benemérita acção numerosas senhoras, sem olharem a canseiras nem a transtornos para os seus lares. Em Lourenço Marques, por exemplo, o movimento desenvolveu-se no Centro Associativo dos Negros, envolvendo cerca de 170 mulheres negras, adultas, e na Associação dos Negociantes, beneficiando mais umas 60 mulheres, contando-se para breve funcionamento com outros três núcleos de actividade: na Associação dos Engraxadores, na Associação dos Criados de Mesa e na Missão de Xipamanine.

Semanalmente, em cada Centro fazia-se um «encontro» de 2 horas entre todas as interessadas, formando-se, inicialmente, grupos de estudo da língua portuguesa. Fazia-se costura — desde o ensinar a pegar numa agulha até ao corte geométrico — renda e «tricot», além de demonstrações de culinária adaptada às possibilidades económicas do meio.

Houve sempre a preocupação de, enquanto se ministrava a educação de base, se interessarem as mulheres negras a lançar-se connosco nessa obra de promoção da mulher e das famílias menos evoluídas, tudo efectuado, no entanto, com absoluto respeito pelas suas tradições.

Indico seguidamente a relação de publicações que, por gentileza, o Serviço Extra-Escolar me ofereceu:

1 — Difusão da Língua Portuguesa — Livro do Professor

2 — Difusão da Língua Portuguesa — Livro do Aluno

3 — O Nosso Livro, destinado à 1.ª classe do Ensino Primário Comum e 2.ª classe do Ensino de Adaptação

4 — Portugal no Mundo — Livro de Leituras para a 4.ª classe

5 — O Meu Caderno (papel pautado)

6 — O Meu Caderno (papel liso)

7 — Programa de Educação-Base, especialmente dirigido às massas autóctones

8 — Bebé Mamã

9 — Os Nossos Filhos

10 — Alimentação

11 — Economia Doméstica

12 — Sociologia Aplicada à Saúde Pública

13 — Projecto para um Código de Higiene dos Géneros Alimentícios do Ultramar Português

14 — Defenda a sua Saúde

15 — Lições de Saneamento

16 — Epidemiologia

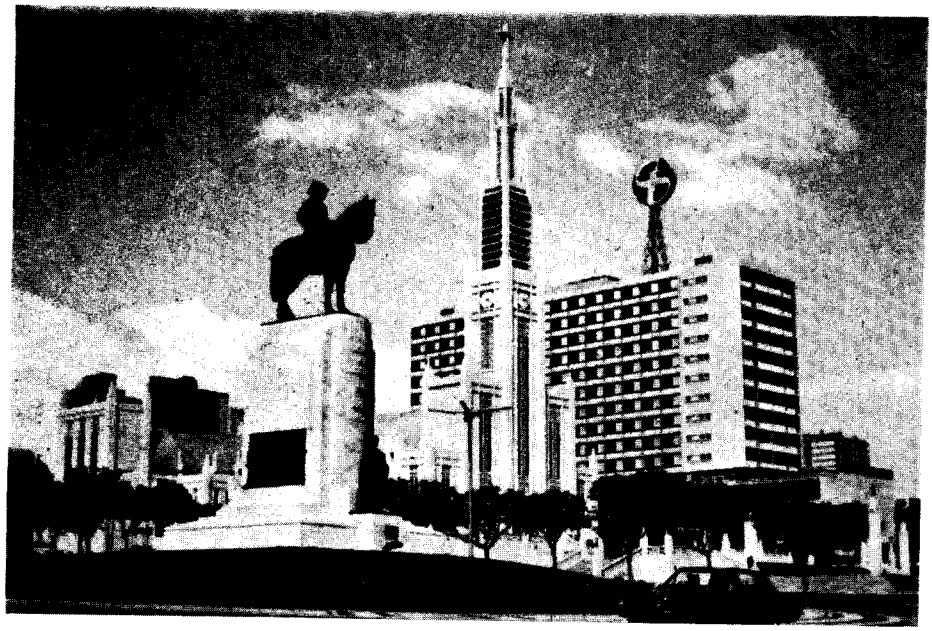
17 — Glossário de Epidemiologia

18 — Quadros Murais

Antes de concluir este capítulo, julgo de interesse fazer mais uma referência com importante reflexo na divulgação da língua portuguesa: mediante acordo com o Rádio Clube de Moçambique (1) — que efectuava emissões em Lourenço Marques e no resto da Província, com recurso a Emissores Regionais bem localizados, os quais asseguravam a conveniente cobertura do território — o Governo-Geral instituiu um programa denominado A VOZ DE MOÇAMBIQUE, cujas emissões eram por si organizadas, produzidas e gravadas, através do Serviço de Acção Psicossocial, utilizando-se nelas a língua portuguesa e também os dialectos nativos, consoante as regiões da Província.

Em 10 de Abril de 1962, foi inaugurada A VOZ DE MOÇAMBIQUE, com 27 horas semanais de emissões, numa 1.ª fase, já que logo ficou estabelecido a ampliação para 60 horas em fase imediata e para 80 horas por semana em fase subsequente, num prazo tão curto quanto possível, relacionado com a ampliação das instalações do Rádio Clube necessárias.

(1) O Rádio Clube de Moçambique, principal órgão de radiodifusão na Província, tinha montado em excelentes instalações, num grande e belo edifício construído expressamente para o exercício da sua importante e experiente actividade, adequado e potente equipamento, que lhe permitia cobrir extensíssima área, desde a África do Sul até ao Paquistão.



Lourenço Marques — Monumento a Mouzinho de Albuquerque e Sé Catedral

CONCLUSÃO

Meditando um pouco sobre o que acabo de proferir, reconheço que muito, de interesse maior ou menor, eu não disse: desde pequenas coisas da vida privada a outras de importância incontestável, merecedoras de referência, embora breve, que estiveram no meu pensamento.

Entre as primeiras estão as relações com muitas pessoas de bem que no Ultramar fizemos, de que são prova a alegria com que voltamos a ver-nos e a correspondência epistolar que mantemos, por termos sido padrinhos de crianças, brancas e pretas, por termos aceitado convites para bodas matrimoniais, por guardarmos agradáveis recordações uns dos outros: chineses, agora lutando pela vida no Canadá, não nos esquecem; indianos, bons colaboradores ou acreditando em nós, manifestam-se com atitudes em que não pode deixar de se confiar; ainda muito recentemente recebemos a visita de compadres residentes em Quelimane, que se faziam acompanhar pelo nosso afilhado, mulher e filhos.

Tendo passado alguns anos em Angola e em Moçambique, que conheci bastante bem, pensei sempre que daí resultariam países independentes, onde as respectivas populações poderiam usufruir de prosperidade que lhes proporcionasse a felicidade desejada. Porém, enquanto Províncias Ultramarinas Portuguesas, nunca esteve em causa a unicidade desses territórios, mesmo expressando-se os autóctones de Moçambique em 60 dialectos diferentes!... Lá deixámos belas cidades... e também a língua portuguesa (1) que, por muitas formas, poderá dar valioso contributo para a almejada paz desses povos. O que eu nunca pensei foi

(1) Para além de todo o apoio dado ao Governador-Geral Sarmento Rodrigues na difusão da língua portuguesa, o Ministro Adriano Moreira, homem novo e de inteligência esclarecida, entre outras importantes medidas, aboliu o indigenato nas províncias onde esse regime ainda vigorava e criou, em Angola e em Moçambique, Estudos Universitários e Escolas do Magistério Primário.

que alguém, diabolicamente, escolhesse oficiais da Armada para entregarem terras que à Marinha devem tanto do seu desenvolvimento!...

Da herança recebida de Portugal pelo portentoso Brasil, hoje com mais de 130 milhões de habitantes, destaco a unicidade do seu vastíssimo território — com dispêndio de muita «fazenda» e de tudo o que de melhor possuíamos para o conseguirmos — e a língua portuguesa, que essa admirável Nação tem sabido enriquecer.

Gostaria ainda, nesta minha conferência, de mais realçar os nomes de três grandes «obreiros» que encontrei em Moçambique e que, por terem nascido na Metrópole, merecem não ser esquecidos pelas suas terras de origem:

O Almirante Sarmento Rodrigues, de Trás-os-Montes;

O Comandante Gabriel Teixeira, da Ilha da Madeira;

O Cardeal-Arcebispo de Lourenço Marques, D. Teodósio Clemente de Gouveia, igualmente da Madeira, que o Vaticano elevou ao Cardinalato, em primeiro lugar em toda a África, e que revelou assinalável patriotismo (1).

Vou terminar, levantando uma dúvida que hoje ainda existirá entre muitos portugueses:

Valeu a pena tudo o que fizemos pelo que foi o nosso Ultramar?...

E socorrer-me-ei de Fernando Pessoa, que nos legou este lapidar conceito:

TUDO VALE A PENA SE A ALMA NÃO É PEQUENA!...

(1) Vide «D. Teodósio Clemente de Gouveia, Paladino de Portugal ao Serviço de Deus», por Agostinho Veloso, S. J., publicação da Agência Geral do Ultramar, 1965.

I — NUNCA O ALMIRANTE DAS ÍNDIAS SE EXPRESSOU EM ITALIANO

Colombo nunca revelou a sua origem. Durante o período que viveu em Espanha afirmou ser estrangeiro, mas sempre ocultou a naturalidade. Razões imperiosas impediram-no de apresentar-se como português; constou que fosse italiano, natural de Génova, e, por uma sistemática falsificação documental, esta teoria cimentou-se na História.

Antes de provarmos qual a sua verdadeira identidade e as fraudes forjadas pelos «genovistas», cumpre-nos analisar a tese italiana. Segundo esta, Colombo teria nascido em 1451 e vindo para Portugal em 1476, de onde passou para Espanha em 1484. Em capítulos seguintes provaremos a total incongruência das teses genovesa, catalã e galega, porque as restantes nem sequer nos merecem menção. Por agora concentrar-nos-emos na maneira como Colombo se exprimia e para tal teremos de citar as críticas dos mais abalizados investigadores em matéria linguística.

1 — Na «História del Almirante», Fernando Colón, para justificar os conhecimentos de seu pai no campo da cosmografia e náutica, «teria dito» que ele estudara na Universidade de Pavia; mas aí só se ensinava Filosofia, Direito e Medicina.

2 — António Ballesteros Beretta (1), que julgou ter Colombo nascido em Génova, confessou que *«uma cuidadosa busca nos arquivos da Universidade de Pavia deu resultado negativo (...). Colón nunca falou nem escreveu o italiano (...), o latim colombino apresenta espanholismos, e pode afirmar-se que só na Península começou a estudar a língua de Lácio (...). Só empregou o latim em breves textos e fazia-o sem preparação».*

3 — Henry Vignaud, americano de origem francesa e acérrimo defensor da tese genovesa (2), também concluiu: *«nunca ter escrito em*

italiano e, embora redigisse o castelhano com evidente deficiência, foi neste idioma, e não naquele, que se dirigiu, por carta, aos seus amigos italianos do Banco de São Jorge, de Génova».

4/5 — Outros defensores da tese genovesa, como o italiano Próspero Paragalo ([3]) e o peruano Rómulo Cúneo-Vidal ([4]), viram-se constrangidos a concordar com o mesmo facto. Porém o último, observando a *«Carta de Colón a Santángel»*, redigida em castelhano, declarou ter encontrado certos «italianismos».

6 — Mas logo Pedro Catalá y Roca provou que as expressões julgadas «italianismos» eram nitidamente *peninsulares hispânicas do século XV* ([5]).

7 — O argentino Rómulo de Cárbia, professor da Universidade de Buenos Aires e de La Plata e especialista em assuntos colombianos ([6]), escreveu: *«não dominou a língua castelhana (...). Os únicos autógrafos indubitáveis de Colombo revelam não só desconhecer a fundo o vocábulo castelhano, mas também a sua gramática.»* Ora deste ilustre catedrático diz-nos Luís Astrana Marín ([7]): *«é o mais justo, o mais sábio, desapaixonado e imparcial amante das coisas espanholas».*

8 — O investigador catalão Luís Ulloa, do Instituto Histórico do Peru e director da Biblioteca Nacional de Lima ([8]), realça o facto: *«Colombo não sabia escrever italiano-genovês, apesar de ter vivido, segundo os genovistas, em Génova durante, pelo menos, 24 anos e ter convivido depois disso, quase constantemente, com italianos.»* Este autor apontou 12 «catalanismos» nos escritos de Colombo, mas o dr. Pestana Júnior ([9]) provou que esse vocábulos eram também *portugueses do século XV.*

9 — O professor italiano Cesare Lollis ([10]) exprimiu honestamente a sua estranheza pelo facto de Colombo ter esquecido a língua materna, por ele falada até aos 25 anos, e admite que ele tivesse aprendido espanhol em *Portugal.*

10 — Ramón Menéndez Pidal ([11]), considerado *«o mais eminente dos filólogos espanhóis contemporâneos»*, analisando as únicas 2 curtas notas marginais, apostas num livro italiano, especificou: *«A grafia italiana é defeituosa e onde falha a palavra italiana acode a espanhola em seu*

lugar. Em contrapartida, o mesmo se verifica nos extensíssimos escritos espanhóis de Colón, onde as confusões se produzem, introduzindo formas e vozes portuguesas; *não italianas (...). Quando falava, Colón revelava ser de uma língua estranha (...) não só no que falava, mas também no que deixou escrito, nos produz a mesma impressão: que o espanhol não era a sua língua materna, mas sim um idioma aprendido (...). O Almirante aprendera o espanhol dentro do ambiente familiar que se respirava em Portugal, quando ali dominava a moda castelhanizante, iniciada pelo Infante D. Pedro».* Ora essa «moda castelhanizante» desenvolveu-se em Portugal a partir do 2.º quartel do século XV, período literário geralmente designado por Escola Espanhola. Foi influenciado pela presença na Corte portuguesa de princesas e fidalgos oriundos de Espanha e também pela divulgação das obras de notáveis escritores castelhanos da época. Vários autores portugueses escreviam nesse idioma, mas tal corrente só lavrava na Corte e nos meios cultos, pelo que, se Colombo a eles tivera acesso, era improvável que proviesse dos ofícios de cardador de lãs ou de corsário, como o pretendem os defensores das teses genovesa, catalã e galega.

Pidal acrescenta: *«Poderá objectar-se, em nome da teoria galega, que a estranheza da sua linguagem proviria de galeguismos». Mas baseando-se nas palavras de Las Casas e do médico de Palos, estas não poderiam aplicar-se, de boa mente, à fala de um galego, familiarmente conhecida de todo o espanhol.»* Convém explicar que, segundo o cronista Frei Bartolomé de Las Casas ([12]), relatando o testemunho de García Fernandes, médico de Palos, que acompanhou Colombo ao convento de La Rábida e declarou ter este sido aí recebido por Frei João Peres de Marchena, ambos falavam num idioma que não era castelhano. Ora, em Palos residiam muitos marinheiros galegos, pelo que o médico devia conhecer-lhes o dialecto. E sabe-se que o frade Marchena era *português.*

Pidal observa: *«Parece difícil dizer onde pôde Colón aprender este espanhol deficiente, que já escrevia antes de estabelecer-se em Espanha. Pouco sabemos da juventude do Almirante. Todas as notícias que este nos deu, ou deram os seus mais chegados, obedecem a uma necessidade de simulação e são falsas em grande parte (...). Os vinte e um anos de residência entre os Andaluzes e os Castelhanos não foram poderosos para desarreigar o* lusismo *inicial. E esse lusismo inicial era-lhe tão imprescindível, tão inevitável, que surge até quando mais parece que Colón deveria ter melhorado o seu estilo. Nem sequer nas suas cartas mais solenes reprime o* portuguesismo, *indisputável prova de que Colón apren-*

deu o espanhol em Portugal *(...). Quanto ao italiano, Colón não o usa em nenhum dos seus relatos e documentos. Para a sua pátria, Génova, e aos seus amigos italianos escreve sempre em espanhol, por exemplo ao 'Ofício* de San Giorgi' *ou a Nicolo Oderigo, empregando um tom íntimo e insertando um refrão espanhol. De igual modo, ao Pe. Gorricio de Navara, que vivia em Sevilha e publicava obras piedosas em latim, Colón escreve-lhe continuamente em espanhol, embora aquele fosse italiano.»*

Poder-se-ia esperar que, já sendo Almirante de Espanha, desejasse redigir as suas cartas na língua dessa pátria adoptiva, mas Pidal aponta: *«é muito difícil pensar que esta consideração tivesse peso para levá-lo a só escrever em espanhol, mesmo as breves notas* exclusivamente íntimas *como, por exemplo,* nas 'Cartas de Miguel Mulliart de 29 maravedis que me deve', *no ano de 1494».* Até para si próprio não escrevia italiano.

11 — Parece realmente inexplicável o facto comprovado de Colombo, ao tratar de negócios privados com o Banco de Génova, não escrever em italiano e, mais ainda, socorrer-se da intervenção de um genovês, Oderigo, que sabia castelhano. Manda a este uma carta, recomendando: *«para que a deis a* Micer Juan Luis, *com a outra de aviso, ao qual escrevo para que sejais o* leitor e intérprete *dela.»* Prova-se, pois, concludentemente, que Colombo precisava de um tradutor de espanhol para italiano. Devidamente, trata o banqueiro por *Micer,* mas não lhe chama *Giovani Luigi,* escrevendo o nome em espanhol.

12 — Angel de Altolaguirre y Duvale ([31]), defensor da tese genovesa, fez coro com os seus parceiros, alegando que *«Colón olvidó mucho el italiano».* Mas não convence.

13 — Em 1474, quando Colombo estava em Portugal (embora os genovistas só o dêem cá chegado em 1476), um italiano, Lorenzo Giraldi, sugeriu-lhe que escrevesse ao cosmógrafo e médico, também italiano, Pablo del Pozzo Toscanelli. Este correspondia-se com o seu amigo português Fernando Roiz (cónego de Lisboa, também conhecido por Martins), e numa das cartas referia-se àquela que já recebera de Colombo. Não transcrevemos na íntegra, por muito longa, toda a sua resposta ao navegador, mas dela sublinhamos o final: *«Não se surpreende, pois, por estas e por outras muitas coisas, que tu, que és dotado de uma tão grande alma, e a* Nação Portuguesa, *que em todos os tempos tem sido sempre enobrecida pelos mais heróicos feitos de tantos homens ilustres, tenhais tão gran-*

de interesse em que essa viagem se realize». Portanto, Toscanelli sabia que ele era *português*, e só assim se explica que ambos se correspondessem em latim (em que Colombo claudicava) e não em italiano, que lhes seria comum, se o navegador fosse genovês.

16 — Esta particularidade induziu o professor catedrático da Universidade de Valência e da Central de Madrid, Manuel Ballesteros y Gaibrois ([14]), a concluir que *«a própria língua de Colón era a* lusitana *(...) que escrevia em* português, *visto que* português *o julgava Toscanelli (...) podendo tê-lo feito em italiano, o que, quiçá, não quis fazer por duvidar da sua perícia no manejo de tal idioma»*. Esta conclusão é tanto mais válida quanto o professor Gaibrois aceitava a tese genovesa.

14 — Quanto ao espanhol, o cronista Las Casas, já citado, comentou: *«nisto e noutras coisas, que há nos seus itinerários, parece ser natural de* outra língua, *porque não penetra, de todo, o significado dos vocábulos da língua castelhana nem o seu modo de falar.»*

15 — Mencionamos ainda a opinião do catalanista Ricardo Beltrán y Róspide ([15]): *«há motivos suficientes para nos colocarmos nesse estado intermédio entre a dúvida e a certeza, que se chama opinião, e opinarmos que o descobridor da América não nasceu em Génova e que foi oriundo de algum lugar na terra hispânica, situado entre os cabos Ortega e São Vicente»*, isto é, na costa atlântica da Galiza e Portugal. Ora, como este historiador refutou demolidoramente a tese galega, só resta concluir que acreditou — conquanto sem o dizer mais explicitamente — ter Colombo nascido em *Portugal*.

NOTAS:

(1) In «*Cristóbal Colón y el descubrimiento de America*» — Barcelona, 1945.
(2) In «*Études critiques sur la vie de Colomb avant ses découvertes*, etc.» — Paris, 1905.
(3) In «*Disquisizione Colombine*» — Roma, 1893.
(4) In «*Cristóbal Colón (Genovez); Reconstitución Historica de los 'natales' del Descubridor de América*, etc.» — Barcelona, 1924.
(5) In «*Sobre los italianismos observados em la Carta de Colón a Santángel — Studi Colombiani*» — Génova, 1951.
(6) In «*Origen y patria de Cristóbal Colón; crtica de sus fuentes historicas*», in Revista de la Universidad de Buenos Aires — 1923.
(7) In «*Cristóbal Colón — Su patria, sus restos y el enigma del Descubrimiento de América*» — Madrid, 1929.
(8) In «*El linguage de Colón; sus idiotismos y sus catalanismos; su conocimiento desde niño del castellano*» — Barcelona, 1928.
(9) In «*D. Cristóbal Colón, ou Symon Palha, na História e na Cabala*» — Lisboa, 1928.
(10) In «*Scritti ed autografi*, etc.», in «*Raccolta*», vols. I, II e III, Roma, 1894.
(11) In «*La lengua de Cristóbal Colón*», in Col. *Austral*», n.° 28.
(12) In «*Historia de las Indias*, etc.» — Madrid, 1875-76.
(13) In «*Colón Español?*» — Madrid, 1923.
(14) In «*Cristóbal Colón, genovés?*» — Madrid. 1925.
(15) In «*Cristóbal Colón y Cristóforo Colombo*» — Madrid, 1918.

BREVES EXEMPLOS DE VOCABULÁRIOS PORTUGUESES DO SÉCULO XV USADOS POR COLOMBO, POR IGNORAR O CASTELHANO, E ALGUNS SEM CORRESPONDÊNCIA NESSE IDIOMA, MAIS PARTICULARMENTE NÁUTICOS

Portugueses	*Castelhanos*
Abastada	Abastecida
Aberto	Abierto
Abra	Puerto, Ensenada
Acertamiento	Por casualidad
Acordo	Acuerdo
Asente	Asiente
Adovar	Reparar
Algun	Alguno
Alivianar	Aligerar
Almarraxa	Vajia para esencia
Ameaçaban	Amenazaban
Amortecer	Desfallecer
Amostrar	Muestrar
Anchor, Anchura	Largura da nave
Agujeta, Agulleta	Herrete. Passacordone
Argumento	Conjectura
Arrecife	Restinga
Arriscada	Arriesgada
Arroás	Delfin, Golfino
Atá (até)	Hasta
Balços (abertas de vento)	Rachas de viento
Vaan (vão)	Vayan
Ben (bem)	Biene
Bier (vier)	Vinier
Bimbre (vimbre, vime)	Mimbre
Boa, Bon	Buena, Bueno
Bonaço	Apacible
Boy (boi)	Buey
Cãs (cães)	Perros
Carantona	Carátula. Máscara
Cativo	Enfermo
Caxina (cassina)	Arbusto purgativo
Cobro (pôr a)	Poner en lugar seguro

Portugueses	*Castelhanos*
Conten	Contiene
Corpo	Cuerpo
Contraminar	Dehacer intrigas
Constrongese	Constriñese
Corredios (cabelos)	Lisos. Lacios
Crimes	Crimenes
Cuento (millhar)	Millar
De la dar	Dándole
Debuxar	Dibujar
Descuidar	Descargar cuidados
Defender	Garantizar
Deisara	Dexara
Dese, Dey	Diese. Di
Despois	Después
Dizer	Decir
Doliente	Malsano
Duveda	Duda
E os dese a el dito	Y los diese al dicho
Ebangelos	Evangelios
Emprestado	Prestado
Enxerir (inserir)	Injertar
Escurana	Niebla marina
Esmorecer	Desfallecer, Desmayar
Espelunca	Antro, Caverna
Espeto (também por sol a prumo)	Punta de hierro, Assador, Pincho
Estante	Residente
Estebe	Estuve
Facenda (fazenda)	Hacienda
Falar	Hablar
Feyto	Hecho
Fexes(feixes)	Haces
Figado	Higado
For, Foy	Fuer, Fué
Faleceu	Falleció
Forno	Horno
Fresco (de)	Recientemente
Fugir	Huir
Golpe de suerte	Feliz oportunidad
Imprimir	Empremar, Impresionar
Jaz, Jazendo	Yaz, Yaciendo
Julgar	Juzgar
Letra	Carta
Lume	Lumbre
Móa (mó)	Muela
Moeda	Moneda
Moller	Mujer

Portugueses	*Castelhanos*
Multidume	Muchedumbre
Nácaras (conchas de madre-pérola)	Ostras
Ningun	Nadie
Oubiran	Oyeran
Pampano	Pez
Papahigo (papafigo)	Vela de nave
Pardela	Espécie de gaivota
Pareceu	Compareció
Pella (amálgama)	Metales fundidos
Péndula	Pluma
Perigo	Peligro
Peden. Pediran	Piden, Pidieran
Por ende	Además
Pratica	Conversación
Presente	Regalo
Presente (oferta)	Cualquiera
Qualquer	Ceñir al viento quando flamean las velas
Refrescar a la religna	Rexazar
Repuxar	Bellaco
Ribaldo (velhaco)	Exceptuando
Sacando	Profar la comida
Salva (fazer a)	Sino
Salvo (senão)	Acometida
Salto (assalto)	Según
Segundo	
Sirga	Cabo de remorque de la tierra
Surtir	Fondear la nave
Teendo	Teniendo
Temporar	Templar, Considerar
Topo (do mastro)	Extremo del mastil
Treboada	Tronada
Trinquete, Triquete	Vela de proa y su palo
Trombones	Trebúns, Truenos
Virazon	Viento de la mar
Volta	Rumbo de navegación
Voltejar	Dar bordadas a la nave
Voz (a uma)	Unánimemente
Zerta (certa)	Cierta

II — A MISTIFICAÇÃO DE UM COLOMBO CORSÁRIO

Perante várias hipóteses, das quais só uma é verdadeira, é possível identificá-la, provando a falsidade das restantes. É por este método de exclusão de partes que nos propomos dissecar analiticamente um documento até hoje sujeito às mais díspares interpretações e que gerou teorias colombianas tão diversas quanto polémicas.

1 — No Capítulo V da *«História del Almirante»*, Fernando Colón, filho e cronista do pretenso «descobridor da América», escreveu: *«Enquanto o Almirante navegava com Colombo-o-Moço, o que já fazia durante muitos anos, sucedeu que, tendo sabido que quatro galeras venezianas regressavam da Flandres, foram em sua busca e encontraram-nas entre Lisboa e o cabo de São Vicente, que fica em Portugal. E vindo às mãos* (fazendo abordagem), *combateram furiosamente (...) e sendo o Almirante grande nadador e estando a duas léguas ou pouco mais afastado de terra, agarrado a um remo que encontrou e ajudando-se às vezes com ele e às vezes nadando, quis Deus dar-lhe força para que chegasse a terra, embora tão cansado e quebrantado pela humidade da água que levou muitos dias a recompor-se. E porque não estava muito longe de Lisboa, onde sabia que se achavam muitos* (homens) *da sua nação genovesa, foi para ali o mais depressa que pôde; e onde, sendo conhecido deles, lhe fizeram tão bom acolhimento que pôs casa naquela cidade e se casou.»*

2 — Torna-se, desde já, essencial informar que o manuscrito da *«História del Almirante»* foi levado para Génova por um *genovês*, Baliano de Fornari, a fim de ser publicado em latim e italiano, e está hoje provado ter sido infamemente adulterado pelo editor, que logo o fez desaparecer. Só mais tarde a tradução italiana foi revertida para espanhol. De resto, quase todas as deturpações, insertas na obra pelo genovês, são facilmente identificáveis. Contudo, abstendo-nos desta realidade e considerando que o texto foi escrito pelo cronista, cumpre-nos analisá-lo e situá-lo no tempo.

3 — Antes da chegada de Colombo só se conhecem os relatos de dois assaltos navais ocorridos diante do cabo de São Vicente, e não entre este promontório e Lisboa. *a*) O primeiro, de 13 de Agosto de *1476*, teve por comandante Guillaume de Caseneuve Coullon (da família francesa que, no século XIII, se apelidava *Coullong* — pescoço comprido), conhecido por «Colombo-o-Velho» e que estava ao serviço do Rei Luís XI de França, então aliado de Portugal. Este corsário atacou quatro navios mercantes *genoveses* (e não venezianos) e um grande barco flamengo, que vinha de Inglaterra (1). *b*) O segundo, de 21 de Agosto de *1485*, teve por comandante Georges Bissipat, «o Grego», também conhecido por «Colombo-o-Moço», embora não fosse parente de «o Velho». Estava ao serviço do Rei Carlos VIII de França e atacou quatro galeras *venezianas*, vindas da Flandres. Mas desta vez não houve batalha, porque os italianos logo se rendaram, sem combater, e Bissipat trouxe-os, apresados, para Lisboa (2).

4 — Talvez Fernando Colón tivesse confundido num só estes dois assaltos navais, pelo que difícil se torna determinar a data do naufrágio sofrido por seu pai, parecendo tratar-se do combate travado em *1476*, de que «Colombo-o-Velho» (e não «o Moço») foi protagonista, já que Bissipat em *1485* se limitou a um apresamento, sem haver batalha.

5 — O escritor espanhol Luis Arranz (3) observa: *«Muitos historiadores consideram esta narração como sendo uma ligeireza de Don Fernando ou uma falsificação feita por mão alheia. Ao misturar estes dois episódios, parece que Don Fernando quis confundir ou distrair a atenção para ocultar algo mais grave.»*

6 — É-nos, portanto, lícito admitir que Fernando Colón *omitiu propositadamente* esse período da vida do pai em Portugal, *reduzindo a um único ano os 9 anos de diferença* entre o nascimento do irmão e o seu... A não ser que a ficção do naufrágio fosse introduzida na *«História»* pelo falsário genovês, com um erro de 11 anos na data do assalto e outro de latitude geográfica, além da troca dos nomes dos corsários.

7 — Ainda admitindo que esses erros se devam a Fernando Colón, mas que o naufrágio tivesse realmente ocorrido, impõe-se sujeitar a narrativa a uma breve análise crítica: *a*) Mesmo em Agosto, essa zona marítima de cruzamento de 2 águas é muito fria e de forte ondulação, bem diferente da do mar da costa austral algarvia; *b*) Duas léguas marítimas (*«ou mais»*) correspondem a cerca de 11 quilómetros.

8 — Temos, assim, um homem, com alguma roupa colada ao corpo, imerso durante mais de 12 horas e quase sempre nadando com um só braço, visto ir *«agarrado a um remo que encontrou e ajudando-se às vezes com ele e outras vezes nadando»*. Isto significa que aos dois erros atrás apontados se acrescem mais duas incongruências: *a*) tendo o nadador largado o remo de quando em quando, para dar umas braçadas, é duvidoso que este continuasse a segui-lo fielmente como um cão ao seu dono; *b*) qualquer médico confirmará que um náufrago teria morrido de algidez e de exaustão, após tão longa imersão, mesmo que o Atlântico se mostrasse invulgarmente estagnado.

9 — O maior impostor histórico da actualidade, senador italiano Paolo Emilio Taviani (4), da *«Comissão dos Descobrimentos para 1992»*, permitiu-se desviar ainda mais o local do naufrágio (não para norte, mas para sul), transferindo-o para o litoral algarvio e fazendo Colombo atingir uma praia entre São Vicente e Lagos. Mas, neste caso, não se entende ter o cronista declarado que seu pai, *«porqu não estava muito longe de Lisboa, (...) foi para ali o mais depressa que pôde»*. Seria uma distância superior a 250 quilómetros, sem estradas directas nem transportes públicos, com três rios a transpor (Odemira, então caudaloso, Sado e Tejo) e sem pontes.

10 — Mas isto não passa de um pecadilho venal; pecado mortal é a despudorada fraude que comete ao citar uma frase de Fernando Colón: *«Quis Deus, que o tinha guardado para maior coisa, dar-lhe força para que chegasse a terra»;* e relacioná-lo com um extracto da carta que, em 1505, Colombo escreveu ao Rei Fernando «o Católico»: *Deus nosso Senhor enviou-me aqui miraculosamente, porque acostei a Portugal (...).»* E pronto. Com estas segunda citação, Taviani sugeriu o *milagre* do naufrágio, mas como todos os *mafiosi* genovistas não teve pejo em omitir o resto da missiva: *«(...) digo por* milagre, porque me apresentei *ao Rei de Portugal, que entendia mais do que qualquer outro em matéria de descobrimentos, e Deus lhe fechou os olhos e as orelhas e cada um dos sentidos, tão bem que durante* catorze anos *não me escutou»*.

11 — Este é o trecho fundamental que Taviani truncou, não só para suprimir o incómodo elogio ao Rei de Portugal, mas também para deturpar todo o sentido do texto. Como é fácil de perceber, o *milagre*, a que Colombo se referia aduladoramente, fora a *recusa* (como tal publi-

camente divulgada) do Rei português em aceitar os seus serviços. Note-se que a mentira é o prato forte deste «Comissário dos Descobrimentos», pois no seu livro permite-se afirmar a incongruência de terem sido os Italianos quem ensinou os Portugueses a navegar no Oceano Atlântico.

12 — A referência aos «*14 anos*», omitida por Taviani, destroi cabalmente a historieta do naufrágio, visto que Colombo partiu de Portugal para Espanha em 1484. Mesmo que até ao último minuto procurasse convencer Dom João II a ouvi-lo, subtraindo *14 anos*, tê-lo-ia feito desde *1470*, portanto, *6 anos antes* do assalto naval de Coullong. Além disso, numa carta que o Almirante enviou ao filho Diogo, em 1495, e referindo-se à morte de Dom João II, de que fora informado nas Antilhas, escreveu: «*(...) catorze anos andei a servir esse rei*». É um desabafo íntimo e não um comentário público. Mas, se Colombo servira o Rei de Portugal durante *14 anos*, isso significa que *sempre* estivera ao seu serviço, desde que Dom João II subira ao trono em *1481* e morrera em *1495*. E, obviamente, todos os historiadores antiportugueses tiveram o cuidado de omitir tão comprometedora declaração para as suas teses.

13 — Pois até nisso demonstraram incapacidade analítica, já que Colombo poderia referir-se ao período anterior à carta de 20 de Março de 1488, que Dom João II lhe enviou, tratando-o por «*nosso especial amigo em Sevilha*» e dizendo: «*Vimos a carta que nos escreveste e a boa vontade e afeição que por ela mostrais ao nosso serviço*». Se Colombo em *1488* (inclusive) ainda estava ao serviço do Rei de Portugal, basta subtrair os 14 anos para se obter a data de *1475*, ano em que Dom João II, sendo ainda Infante, já fora incumbido, por seu pai, Dom Afonso V, de dirigir a «Empresa dos Descobrimentos».

14 — E mesmo que Colombo tivesse errado a contagem dos anos, surge outra prova irrefutável: a carta de Toscanelli (5) para o cónego de Lisboa, Fernando Martins, datada de 25 de Junho de *1474*, no mesmo período em que se correspondia com o navegador. Portanto, este já estava em Portugal *2 anos antes* do mal concebido naufrágio.

15 — Analisemos agora a tese genovesa, para encarnar o cardador de lãs *Cristóforo Colombo* no navegador *Cristóbal Colón: a*) as galeras não seriam venezianas, mas *genovesas*, transportando mercadorias de Paolo di Negro, patrão de Colombo, ao serviço do armador Baptista Spínola;

b) segundo um documento, «*Codicilo*» (de que trataremos em capítulo ulterior), Colombo, à hora da morte, em 1506, teria desejado pagar uma «compensação» aos genoveses pela mercadoria perdida no naufrágio. Como se vê, o texto original foi totalmente alterado.

16 — Segundo a tese catalã de Luis Ulloa ([6]), posteriormente reforçada por Enrique Bayeri y Bertomeu ([7]), o naufrágio também ocorreu em *1476*, mas em circunstâncias que ainda menos se adequam ao texto de Fernando Colón: *a*) o «descobridor da América» era o próprio «Colombo-o-Moço»; este não seria Bissipat, «o Grego», mas, sim, filho do corsário «Colombo-o-Velho»; chamava-se *Juan Bautista Coullon*, e só por razões políticas decidira adoptar o nome de Cristóbal Colón; *b*) defendera a causa de Renato d'Anjou, nas campanhas de 1472/73, para anexação da Catalunha à França, contra o Rei de Aragão, mas, após a derrota dos Franceses ([8]), tornara-se corsário; portanto, era catalão, visto pretender «libertar» a Catalunha; *c*) à hora da morte, arrependido por ter atacado os barcos de Génova, quis recompensar no «*Codicilo*» os mercadores Negro e Spínola pelas perdas que lhes havia inflingido.

18 — Perante tão tumultuosas fantasias, distorcentes do texto, permitimo-nos comentar: *a*) se Colombo era filho do pirata *francês* Coullon, não era catalão, porque tentar anexar uma província estrangeira não muda a nacionalidade; e anexar a Catalunha à França não seria «libertá-la», pois colocava-a sob o domínio dos Franceses; *b*) e se era catalão, por ter nascido acidentalmente na Catalunha, então era um traidor à sua verdadeira pátria, o Reino de Aragão, aliado de Génova; *c*) não teria atacado os navios genoveses e, muito menos, se preocuparia com indemnizá-los, visto ter sido a galera destes que afundara a sua.

17 — A tese de Celso García de La Riega ([9]) procurava provar ser Colombo natural de Pontevedra, Galiza. Foi secundada por vários galeguistas, mas integralmente repudiada por Luis Ulloa, cuja antítese mereceu do Pe. Fritz Streicher (S. J.) ([10]) a opinião de *«(...) justíssima, visto que os documentos galegos não só são impugnáveis paleograficamente — por terem sido alterados por meio de interposições, raspagens e correcções de mãos posteriores —, mas também porque diplomaticamente* (como diplomas) *carecem de valor para provar, através deles, a origem de Cólon».*

18 — A recente teoria galeguista, que nos merece alguma consideração, é de Ramón Fontán Gonzalez ([11]), contendo válidas informações,

mas apenas alvitrando uma mera hipótese para a identidade pontevedrense de Colón, sem a mínima prova convincente.

1 — Todas estas teses, genovesa, catalã e galega, consideram o inventado naufrágio de Colombo como sendo um documento básico, conquanto tivessem de alterá-lo, segundo as respectivas conveniências. Nós tivemos o cuidado de provar a incoerência do texto de Fernando Colón (ou do burlão que o enxertou na «*História del Almirante*») e de desmantelar as interpretações hipotéticas e contraditórias. Mas partindo do princípio de que o naufrágio foi ficção do próprio Fernando Colón, diremos que este (como sempre) apenas se esforçou para mascarar a identidade do pai, *estrangeiro* em Espanha, e assim ocultar a Verdade.

NOTAS:

(1) Segundo o relato do cronista veneziano Mario Antonio Sabélico.
(2) Segundo ocronista espanhol Alonso Palencia.
(3) Nota de pág. 60 da «*Historia del Almirante*», de Fernando Colón.
(4) In «*Christophe Colomb*» — *Edition Atlas*» — Paris, 1988.
(5) *Vide* o anterior artigo deste jornal, 1, alíneas 15 e 16.
(6) In «*Nueve proves de la catalanidad de Colom. Les grands falsetats de la tesi genovesa*» — Paris, sem data.
(7) In «*Colón tal qual fué*»)— Barcelona, 1941.
(8) O príncipe Renato d'Anjou tinha disputado a coroa de Nápoles ao Rei de Aragão.
(9) In «*Colón español, su origen y su patria*» — Madrid, 1914.
(10) In «*La patria de Colón*» — revista «*Investigación y Progresso*», n.° 10 — Madrid, 1929.
(11) In «*Don Cristóbal Solón, subdito de D.ª Isabel de Castilla y gallego de nación*» — Vigo, 26 de Setembro de 1988.

III — UMA SÍNTESE DAS FRAUDES

1 — Convém analisar a estranha mutação fonética que se verificou no nome do Almirante. Depois de ter ido de Lisboa para Castela em 1484, compreende-se que o nome do navegador e cosmógrafo *Cristóvão Colom* tenha sido castelhanizado para *Cristóbal Colón,* mas é indubitável que, se viera da Itália com o nome de *Colombo,* facilmente pronunciável e de origem latina, ninguém em Portugal iria traduzi-lo para *Colom,* palara ininteligível em português. E se pretendera dissimular a identidade de cardador de lãs e taberneiro de Génova, por que não teria escolhido outro apelido menos semelhante? Como provei no meu livro, essa escolha deveu-se a uma *intenção premeditada* relacionada com a família Colona (de *Columna*), de origem lombarda, mas já fixada em Portugal, e também com a sua *sigla* cabalística.

2 — E também convém dissecarmos o fenómeno da sistemática mistificação dos genovistas: *a*) Fernando Colón, filho do Almirante, repudiou na *«História»,* indignadamente, a tradução latina de *Colón* para *Columbus,* e note-se que o cronista Anghiera, Capitão da Rainha, mesmo sendo italiano, teve a seriedade de, em *1493,* lhe traduzir o apelido para *Colonus.* A primeira deturpação intencional deveu-se a um *genovês,* Trevisano, que, em *1504,* lhe chamou *Columbus* e lhe atribuiu a naturalidade, ainda genérica, da vasta região da *Ligúria.* O burlão imediato foi o *italiano* Montalbodo, que em *1507,* um ano após morte do Almirante, alinhavando uma série de dislates acerca dos Descobrimentos, já afirmava que ele nascera em *Génova.* E seguiu-se outro *genovês,* Giustiniano, que não só o disse natural de *Génova,* mas também se permitiu de enquadrá-lo no estrato social da *Plebe,* de onde ele mesmo proviera antes de ascender na hierarquia eclesiástica. Porém, já provámos que Colón fora reconhecido pelos próprios Reis de Espanha como sendo de *nobre linhagem,* e o mesmo declaravam todos quantos com ele tinham convivido; *d*) Tendo as obras destes Montalbodo e Giustiniano sido divulgadas pela

Europa, todos os historiadores que, por volta de *1515,* mencionaram o «descobridor do Novo Mundo», se limitaram a *copiar* a fraude, embora apenas assinalassem, com reservada cautela: *«segundo dizem.»* Portanto, *só os burlões* pareciam ter a *certeza.* E ainda resta saber se Rui de Pina, o único cronista português contemporâneo de Colón, não teria sido instruído pelo Rei Dom João II, no sentido de ocultar o seu passado.

3 — Recordamos que em *1474* o cosmógrafo florentino Tostanelli, ao corresponder-se com *Colom,* em latim, porque este *não sabia italiano,* o considerava *português.* Mas este facto nunca perturbou os genovistas, que (tal como os catalanistas e os galeguistas) se agarraram acefalamente ao imaginário assalto naval e naufrágio de Bissipat (Colombo-o-Moço), para fixar o ano de *1485* como sendo o da chegada de *Colom* a Portugal, mas nessa data não houvera combate nem naufrágio e já passara *um ano* que o navegador se mudara para Espanha. Mais tarde, perante esta discrepância cronológica, os genovistas alteraram a «tragédia» para *1476,* com Guillaume Coullon (Colombo-o-Velho); contudo, o futuro Almirante, já *2 anos antes,* se correspondia, como vimos, com Toscanelli, de Lisboa para Florença. Todavia, este desacerto também não os incomodou, porque a burla generalizara-se, e só faltavam provas documentais para concretizá-la.

4 — Em *1571* foi publicada a versão *italiana* da *«História del Almirante»,* de Fernando Colón, com a fraudulenta inserção de um Juan Antonio *Colombo* e do pai, *Doménico,* atribuída a Fornari, que fez desaparecer o original manuscrito (com ou sem a conivência de algum dos *Colón*). Então, lançando-se na busca de todas as actas notariais, que se referissem a *Colombos,* em Génova e Savona, os falsários desencovaram as suficientes para arrebanhar as personagens convenientes. Depois, foi a vez de Salinerio, em *1607,* que fabricou as falsas actas de *1496* e *1501.* Em *1904, outro italiano,* Asseretto, seguindo-lhe as pisadas, falsificou a minuta de acta de *1479,* que inventava um dúbio negócio de açúcar da Ilha da Madeira, estando *Colombo* em Génova, por causa de um processo judicial com mercadores *genoveses,* e declarando *estar de partida para Lisboa.*

5 — Em *1535,* tendo desaparecido os originais da *«Minuta de Mayoradgo»* e o *«Memorando»,* apareceram as respectivas falsificações e, logo a seguir, o *«Codicilo Militar».* E em *1733* Muratori, também *italiano,* exibiu um opúsculo, que atribuiu ao *genovês* Gallo, no intuito de

consolidar a burla de Salinério e as falsidades contidas na *«Minuta»*. Então, surgiram (baseadas na carta de Colón a Oderigo) outras duas falsas, para o mesmo Oderigo e para o Banco de Génova; e mais duas, igualmente fraudulentas, do Banco para o Almirante e para o filho Diogo.

6 — Finalmente, estando este nas Antilhas e tendo instaurado um processo contra a Coroa de Espanha, delegou a sua defesa no irmão Fernando, o qual, para não perder a causa no tribunal, teve de afirmar que seu pai era *estrangeiro;* e tornando-se imperativo que não o acusassem de ser *português e traidor,* disse-o oriundo de *Génova.* De que mais precisavam os genovistas para forjarem acumulados embustes?

7 — Estão hoje provadas as fraudes das actas atrás referidas. Portanto, impõe-se concluir que *Cristóbal Colón* não nasceu nem nunca viveu em *Génova;* nem tão-pouco teve negócios com os *genoveses* Centurión e Negro. De resto, nunca o Almirante ou o filho Fernando, ou o cronista Las Casas se referiram àqueles comerciantes. Mas como *Cristóvam Colom* vivera em Lisboa e na Ilha da Madeira, com sua mulher, Filipa Perestrelo, e porque Fernando inventara a fábula do naufrágio no cabo de São Vicente, os burlões não resistiram à tentação de falsificar as actas e minuta notariais. Depois, os documentos por eles forjados vieram consolidar a monumental mentira da *tese genovesa.*

8 — Com toda esta bagagem de documentação mistificante, os genovistas proclamaram ao mundo que a Itália tinha no século XV um navegador famoso, «descobridor da América»; e ingenuamente os enciclopedistas registaram a fraude entre as verdades históricas.

Na realidade, a História de Portugal, que possui a prioridade da navegação científica na epopeia dos Descobrimentos, não carece de um *Cristóbal Colón* para se glorificar. Antes dele já o Oceano era português. Se a *Terra Sagrada* dos antigos (1) era aquela que guardava os seus mortos, tornando-a, assim, pátria dos descendentes, o Atlântico já então se tornara *Mar Sagrado* dos Portugueses, tantos no seu abismo se haviam sepultado. Nessa época, as águas lusitanas eram ainda impenetráveis aos estrangeiros. Quantos destes sabiam navegar cientificamente, antes da gesta colombina? Pela obscuridade em que achavam no século XV, esses sim, precisam de um Almirante-sábio para os seus pedestais vazios.

---

(1) *Vide «De Legibus»*, de Cícero, Tomo II, n.° 11.

IV — O PLANO DE DOM JOÃO II

Provámos em artigos jornalísticos (1) que o Infante Dom Henrique não só fundou uma escola de navegação científica, denominada «de Sagres» (embora pudesse funcionar noutros locais, como Lagos, Sines e Lisboa), mas também planeou o descobrimento do caminho marítimo para a Índia, pelo périplo de África, de modo a obter melhores condições para os preciosos produtos asiáticos, particularmente as especiarias, que até então só chegavam por intermédio de mercadores árabes aos portos do Mediterrâneo e, daí, por traficantes itálicos, à nossa costa atlântica. Como Mestre (Administrador) da Ordem de Cristo, também lhe cumpria prosseguir a *missão templária* de expandir a Fé pelas terras orientais, onde se julgava já existir um monarca cristão, Prestes João.

1 — Desde 1425 que os Portugueses se interessavam pelas Ilhas Canárias, entrando em litígio com Castela pela sua posse. Em *1436,* o Rei Dom Duarte pediu ao Papa Eugénio IV o domínio do arquipélago, mas pela Bula *«Dudum ad nos»* o Sumo Pontífice aconselhou-o a tratar do caso directamente com Castela. A 3 de Fevereiro de *1446,* por carta régia, Dom Duarte, a pedido do Infante Dom Henrique, proibiu que homem algum fosse às Canárias *sem ordem sua,* dizendo ter sido o Infante o primeiro que fizera grandes despesas com as armadas que lá enviara, assim como para além do cabo Bojador (2). Em *1450,* os Portugueses ocuparam várias ilhas, e o Rei Don Juan II de Castela protestou, mas logo faleceu. E em *1460,* tendo também morrido o Infante Dom Henrique, sucedeu-lhe o sobrinho, por ele perfilhado, Infante Dom Fernando (filho do Rei Dom Duarte), que lhe herdou todos os bens e o mestrado da Ordem de Cristo, e que, 6 anos depois, mandou lá uma armada; mas acabou por abandoná-las, para evitar mais contendas com Castela e porque não as considerava essenciais para o prosseguimento da exploração marítima africana para a Índia.

2 — Contudo, os Castelhanos empenhavam-se em seguir as caravelas portuguesas ao longo das rotas para sul daquele arquipélago, provocando conflitos. Então, em *1474,* o Príncipe Dom João (futuro Rei Dom João II) começou a interessar-se pela Empresa dos Descobrimentos e, tendo o Padre Fernando Martins enviado para Portugal o mapa de Toscanelli, o Príncipe concebeu um plano para desviar a perseguição castelhana. É esta a nossa TESE: serviu-se de um português que, tomando o nome de *Cristóvam Colom,* escreveu de Lisboa àquele cosmógrafo florentino acerca da possibilidade de alcançar-se o *Oriente pelo Poente,* em virtude da rotundidade da Terra, segundo a teoria de Ptolomeu.

3 — Toscanelli, que conhecera o Infante Dom Pedro na Corte dos Médicis, traçara um mapa que apresentava uma enorme ilha a meio do Atlântico; e na carta de resposta a Colom escreveu, além de considerá-lo *português: «sed ab insula Antilia* vobis nota *ad insula nobilissima Cipangu* (Japão)». Assim se prova que os Portugueses já conheciam essa tal *Antília, antes de 1474.* Deste assunto trataremos em capítulo futuro. Sucedeu que os geógrafos portugueses repudiaram aquela teoria, por saberem-na errada, visto que, pelo *«Livro de Marco Polo»* (que fora ofertado pela República de Veneza ao Infante Dom Pedro e por este entregue a seu irmão, Infante Dom Henrique), narrando uma viagem terrestre à China, se concluía que a Índia e o Japão se achavam do lado oposto do mundo, em relação à *Antília* do mapa de Tostcanelli. Mas desse erro iria aproveitar-se D. João II.

4 — Os Portugueses já tinham realizado viagens marítimas para *ocidente.* Em *1436,* por informações de nautas lusos, o *«Mapa de Bianco»* já apresentava o *«mar de Baga»* (sargaços) entre os Açores e o continente americano e, 2 anos depois, descobriu-se a Ilha de S. Mateus (3), já perto do Brasil. Em *1450,* Diogo de Teive aportou à Ilha das Flores (Açores) e no ano seguinte, romando para noroeste, acercou-se da Irlanda. Noutra viagem encontrou uma ilha a que chamou *«das Sete Cidades»,* a sudoeste, que se supõe uma das Bermudas.

5 — Vicente Dias, em *1445,* já descobrira uma das ilhas de Cabo Verde, sendo as restantes reconhecidas até *1462;* e de *1471* a *1472* foram descobertas as ilhas de S. Tomé e Prncipe (Equador), Ano Bom e Fernando Pó. É de referir ainda a viagem de João Vaz Corte Real, para *oeste dos Açores,* realizada em *1471* e repetida 2 anos depois com Álvaro

Martins Homem. Em *1474,* o Rei deu-lhe por prémio uma das capitanias da Ilha Terceira. De uma outra expedição, João Corte Real não regressou, pelo que seu filho Gaspar, em 1494, foi procurá-lo, e ainda fez outra viagem sem conseguir encontrá-lo, mas algo achou, porque o Rei lhe concedeu mercês. Numa última tentativa, em 1500, por lá ficou, e o mesmo aconteceu a seu irmão Miguel, que fora em sua busca; mas este deixou uma inscrição na *«Rocha de Dighton»,* assim sinalizando o descobrimento da Terra Nova (4).

4 — Recordemos que a regra do *sigilo* era imposta na *Ordem do Templo,* que, depois de extinta em todos os Reinos, foi transformada em Portugal pelo Rei Dom Dinis em *Ordem de Cristo,* cujas missões subsistiram secretas, não só para os seus membros, mas também para todos quantos, devidamente ajuramentados, militavam na sua órbita. Por isso a navegação passou a estar sujeita a medidas destinadas a evitar a perseguição às caravelas portuguesas, adoptando cálculos de distância marítima diferentes dos praticados no resto da Europa, ninguém podendo, por eles, seguir a rota de um descobrimento. Diz-nos o Prof. Doutor Silva Rego (5) que *«a política de* sigilo *foi imposta a fim de não despertar ambições estranhas. Guardar-se-ia, quer com o apoio de documentos pontifícios a excomungarem quantos se atrevessem a navegar para além dos limites que os Portugueses deixassem livres, quer por meio de exemplares castigos aplicados aos transgressores»,* que eram enforcados ou atirados ao mar. Na realidade, os Papas Martinho V (filho do Arcebispo de Lisboa, Agapito Colona), Eugénio IV e Nicolau V estatuíram a excomunhão a quem, sem consentimento dos Reis de Portugal, vogassem pelo mar da Guiné. E em *1475,* tendo Príncipe Dom João tomado a seu cargo a Empresa dos Descobrimentos, emitiu uma ordem geral, proibindo que se escrevessem roteiros, *«por léguas ou por graus e que se debuxem mapas além de cem léguas a sul da Ilha do Príncipe».*

5 — Muitos navegadores, em recompensa do que haviam descoberto, receberam mercês. No entanto, após a proibição de *1475,* os raros que tinham próxima ascendência estrangeira só podiam navegar para oeste, e sempre com um «português antigo»; mas nunca para o *sul,* na rota africana do *Oriente,* que continuava a ser via secreta.

6 — Em *1479,* como ainda se registassem casos de perseguição, o Príncipe Dom João induziu o seu pai, Rei Dom Afonso V, a assinar com os Reis Católicos o *Tratado de Alcáçovas,* pelo qual Portugal abdicava

dos interesses sobre as Canárias a favor de Castela, mas, em contrapartida, dava aos Portugueses o exclusivo da exploração do litoral africano, *«com todos os mares adjacentes, ilhas, costas descobertas e* a descobrir *(...) e as ilhas da Madeira e dos Açores e das ilhas de Cabo Verde»*. No tabuleiro de xadrez em que Portugal e Castela se defrontavam, tendo o Papa por árbitro, as Canárias figuravam uma *torre* que o futuro Rei Dom João II sacrificava, visando o *xeque e mate*. A 1.ª jogada fora aquele tratado; a 2.ª foi o *de Toledo* de *1480* (ano em que Castela ocupou as Canárias), pelo qual Portugal ganhava, para *«além de Cabo Verde (...) quaisquer outras terras que se acharem ou conquistarem, das Ilhas Canárias para baixo, contra* (frente à) *Guiné»*.

7 — No ano seguinte, tendo subido ao trono, Dom João II reuniu cortes em Évora e decretou reformas, destinadas a centralizar o poder, que reduziam os privilégios dos nobres em proveito da Coroa. Tal medida causou, em *1483*, uma conspiração, chefiada por Dom Fernando, Duque de Bragança, coadjuvado por Dom Diogo, Duque de Viseu e de Beja, Mestre da Ordem de Cristo (filho do Infante Dom Fernando). O primeiro tentou obter o apoio da Rainha Isabel de Castela (contra quem o Rei Dom Afonso V travara a Batalha de Toro, para sucessão ao trono, e a perdera), e escreveu-lhe invocando o pretexto de *«que a exclusão dos Castelhanos do trato da Guiné era contra o direito das gentes; se Dom João se negasse, como se negaria, à concessão, Castela teria o razoado motivo para a* guerra, *e ele, Duque, e os seus amigos escusar-se-iam de auxiliar o Rei, alegando a injustiça da guerra, e não só ajudariam como franqueariam as suas terras à passagem do estrangeiro»*.

8 — Conhecendo o conteúdo integral desta carta, por um seu agente, Dom João II mandou julgar e depois degolar Dom Fernando, por alta-traição. Então a conspiração passou a ser chefiada por Dom Diogo, e o Rei, chamando-o a Palmela, matou-o com um punhal. Depois, avisado de um atentado, mandou prender e sentenciar os culpados e, por agentes seus, assassinar alguns que tinham conseguido fugir para o estrangeiro. Com a morte de Dom Diogo, que traíra a Ordem de Cristo, Dom João II empossou-se do mestrado, já antevendo a *urgência* de desviar da rota da Índia as ambições de Castela.

9 — Na realidade, em *1484*, declarou-se a guerra civil no Reino de Granada. Seria o momento asado para os Reis Católicos conquistarem todo o sul de Espanha, mas não souberam aproveitar a oportunidade, e

Málaga só viria a ser tomada em *1487*. A partir de então, a conquista castelhana prosseguiu com o cerco de Granada e, em *1492*, a ocupação.

10 — Nesse ano de *1484*, quando a vitória castelhana estivera iminente, Dom João II receou que os Reis Católicos, livres da guerra, se lançassem na rota da Índia, desprezando o *Tratado de Toledo*. Por isso pôs em prática o seu plano maquiavélico: utilizar o agente secreto que, havia já uma década, ele preparara para a altura propícia; o homem que 3 anos antes, de combinação, lhe propusera a descoberta do *Oriente* pelo *oeste*, e que ele, por logro, recusara; uma pessoa de elevada condição social e cultural, capaz de tratar com os Reis de Espanha e de convencer a Junta de matemáticos da possibilidade de atingir-se o Japão pelo Poente, perante o mapa errado de Toscanelli; um indivíduo ousado e experiente nas complexas ciências náuticas, com a perfeição que só os mestres da «escola de Sagres» e os seus continuadores da Ordem de Cristo possuíam; e sobretudo, com a virtude de sujeitar-se ao imperativo do *sigilo*. Teriam os Reis de saber quem ele era, embora conviesse que o julgassem um ex-conspirador contra Dom João II; mas o grande público na nação rival *não poderia suspeitar de que ele fosse português*. Enfim, aquele que, já dez anos antes, se crismara *Cristóvam Colom* como agente secreto.

11 — Em *1487*, Dom João II mandou emissários para *leste*, e um deles, Pêro da Covilhã, confirmou que a narrativa do *«Livro de Marco Polo»* era real. Ao regressar da Índia, fora à costa oriental africana, e na Abissínia transmitira as suas informações a dois outros emissários do Rei (*1491*). E este também se informara das terras de *oeste*.

12 — Pedro Vaz da Cunha, «o Bizagudo», em *1487*, partindo do Golfo de Benim, rumou na direcção do Brasil e o mesmo fez João Fernandes de Andrade «do Arco», mas tendo largado da Guiné. Noutra viagem Cunha matou o Príncipe de Benoím (afilhado de Dom João II) e não foi punido, *«por não querer El-Rei envolver no crime outros culpados»* (1) e considerar os altos serviços que ele prestara à Coroa, e se presume serem o reconhecimento do *litoral brasileiro em 1487*. E quando, em 1500, Cabral foi «descobri-lo» *oficialmente*, Mestre João escreveu ao Rei: *«Quanto, Senhor, ao sítio desta terra, mande Vossa Alteza trazer um mapa-mundi que tem Pêro Vaz Bizagudo e, por aí, poderá ver Vossa Alteza o sítio desta terra; mas aquele mapa-mundi não certifica se esta terra é habitada ou não; é mapa-mundi antigo.»* Obviamente, era uma carta geográfica já antes executada por Cunha em *1487*.

13 — O cronista francês Jean de Léry (7) publicou em *1563* um livro acerca da sua viagem ao Brasil, de 1556 a 1558, e diz ser a *quarta parte do mundo* (Antilhas e Brasil) *já conhecida dos Portugueses «depuis environ octante ans qu'elle fut premieremente découverte»*, portanto, cerca de *1483;* e chama-lhe *«terra de Gonçalo Coelho»*. Também Estêvão Fróis, em 1514, acusado pelos Espanhóis de navegar em águas atribuídas a Castela, justificou-se ao Rei Dom Manuel I, alegando ter estado na região já descoberta por *«João Coelho, o da Porta Luz, vizinho de Lisboa, já há vinte anos e um»*, o que significa ter este navegador por lá andado em *1493, antes do Tratado de Tordesilhas,* prosseguindo as viagens já anteriores a *1487.* E Duarte Pacheco Pereira (8) relatou: *«no ano de Nosso Senhor de mil quatrocentos e noventa e oito, donde é achada e navegada uma tão grande terra firme, com muitas ilhas adjacentes a ela.»* Só podia referir-se à *Venezuela e às Antilhas* de barlavento. Ora nesse ano, *Cristóbal Colón* só contornara o sul da Ilha Trinidad e percorrera tão pouco da costa venezuelana (Punta de Hierro) que não poderia distinguir se seria uma ilha ou *«grande terra firme»;* e as *«muitas ilhas»* só se encontram mais ao norte, por onde ele *não passara.* Ora, é fundamental frisar que, acerca dessa mesma 3.ª viagem, narra o cronista Las Casas: *«Torna o Almirante a dizer que quer ir para o sul, porque (...) quer ver qual era a intenção do Rei Dom João de Portugal, que dizia que ao sul havia* terra firme. *Que tinha dito o Rei Dom João, por certo, que dentro dos seus limites havia de achar coisas e terras famosas.»* Como explicar que o Rei de Portugal se preocupasse em dar informações secretas, *antes de 1500,* a um *«genovês»* ao serviço de Espanha, sua rival nos mares? Que pensem nisto os pseudo-historiadores portugueses, agora tão empenhados em afirmar ter sido um ex-cardador de lãs e taberneiro de Génova o genial *descobridor da América.* Já estava descoberta! *Cristóbabl Colón* foi, realmente, para o sul e partiu de *Cabo Verde português;* e, como Dom João II lhe apontara, chegou à *Venezuela.* Se *antes de 1492,* como sempre afirmou, fora às *Antilhas,* só poderia tê-lo feito com os Portugueses.

NOTAS:

(1) Vide «*Os Caluniadores do Infante Dom Henrique*», I e II, publicados no «Correio da Manhã de 13 e 14 de Março de 1989, respectivamente.
(2) In «*Chancelaria de Dom Afonso V*», Livro V, fl.ª 17, verso.
(3) Mais tarde designada por Fernando de Noronha.
(4) Vide «*Portuguese Pilgrims and Dighton Rock*» — Bristol, USA, 1971, pelo Dr. Manuel Luciano da Silva. Existe uma reprodução desta rocha no Museu de Marinha, em Lisboa.
(5) In «*História do Ultramar Português*», do Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina — Lisboa, 1961/1962.
(6) Garcia de Resende, in «*Crónica do Rei Dom João II*», Cap. 39. Idem, Rui de Pina.
(7) In «*Voyage au Brésil — 1556/155?*» — Paris, 1563; edição de 1927.
(8) In «*Esmeraldo de Titu Orbis*», impresso por Valentim Fernandes, em 1505.

V — AS VIAGENS DO ALMIRANTE E O TRATADO DE TORDESILHAS

No capítulo anterior *provámos* terem os Portugueses descoberto a América insular e continental antes de Cristóbal Colón e que este só fora à Venezuela por intencional indicação do Rei Dom João II, em *1498*. Que se molestem com isto os historiadores antiportugueses actuais, que, a soldo de italianos e espanhóis da «Comissão dos Descobrimentos» para as festanças de 1992, em Sevilha, persistem em apoiar a tese genovista. Analisemos agora os efeitos do *Tratado de Tordesilhas* e as 4 viagens do Almirante.

1 — No *Tratado de Toledo,* pelo qual se traçou uma linha divisória do mundo a *100 léguas* para oeste do Arquipélago de Cabo Verde, se especifica: *Quaisquer outras terras que se acharem ou conquistarem, das ilhas Canárias para baixo* (sul) *ou contra* (em frente da) *Guiné*». A expressão *«contra Guiné»* parece supérflua, visto que o texto anterior já assegurava para os Portugueses toda a exploração marítima *africana* ao sul das Canárias. Obviamente, tratava-se de um prelúdio do *Tratado de Tordesilhas,* já tendo por escopo a ocupação do Brasil, enquanto esta só viesse a ser *oficializada* em *1500*.

2 — Cristóbal Colón propusera aos Reis Católicos descobrir o *Oriente* pelo *ocidente*. Porém, não partiu de Vigo, na Galiza, mas de Palos, no sul de Espanha; e não se dirigiu directamente para *oeste,* como seria natural, e rumou para sul-sudoeste, até às Canárias. Ora, o paralelo deste arquipélago constitua o *limite* da sua zona de exploração oceânica, para lá do qual a navegação fora exclusivamente atribuída a Portugal. Contudo, vogou displicentemente, quase irresponsavelmente, ao longo desse paralelo de fronteira, como um equilibrista em «corda bamba», e a meio da viagem, após dois bordos alternados, que desnortearam os pilotos, inflectiu *decididamente* o rumo para sul do paralelo das Canárias, de maneira que todas as ilhas que descobriu se achavam implantadas

geograficamente na área oceânica *reservada aos Portugueses*. Teria sido um erro de navegação?

3 — Está provado que o Almirante sabia navegar. Naquele tempo ainda se cometiam erros consideráveis na determinação da longitude, mas os cálculos de latitude eram quase exactos; o Colón conhecia bem as limitações impostas pelo *Tratado de Toledo*, que várias vezes citou nos seus escritos. Não se tratou, portanto, de um lapso de navegação. Também provou ser perito em cosmografia náutica e geográfica, pelo que jamais aceitaria a hipótese de *Cipango* (Japão) se encontrar nas Antilhas, como constava do mapa de Toscanelli, com o qual o Almirante ludibriara os Reis e os sábios de Espanha.

4 — No regresso das Antilhas, não foi apresentar-se aos Reis Católicos, ao serviço de quem partira para ocidente; rumou para os Açores, e daí para Lisboa, indo informar o Rei Dom João II do sucesso da sua missão. E assim, o Rei de Portugal, cingindo-se ao *Tratado de Toledo*, simulou grande interesse em fazer prevalecer o seu direito à posse das Bahamas; ostensivamente preparou uma grande esquadra, fortemente armada, para ocupar essas ilhas. Tratou-se, evidentemente, de um *bluff*, e a esquadra nunca saiu do Tejo. Mas, considerando a ameaça e não querendo ser lesados, os Reis de Espanha, que julgavam já ter Colón encontrado o caminho para o Oriente, acordaram negociações, das quais resultou a assinatura do *Tratado de Tordesilhas*. Por este se afastava para *oeste* a linha divisória do mundo; em vez de *100 léguas* ficavam demarcadas *370*.

5 — Surpreende o facto de os historiadores portugueses nunca terem estranhado o motivo porque Dom João II escolhera aquele número: *370*. Porquê não um número redondo, como 300 ou 400, ou até mesmo 350, para *oeste de Cabo Verde?* Só pode haver uma explicação: o Rei estava certo de que esse meridiano corrspondia à ilha *mais oriental* dos arquipélagos antílicos. Ora é fundamental sublinhar que, quando o Almirante fora dar-lhe a notícia do cumprimento da sua missão, não teria podido informá-lo da longitude exacta dessas ilhas, visto que ainda não explorara tal zona e só encontrara outras, a *1800 km* para noroeste. Portanto, está provado que Dom João II já sabia o que havia para além das *370 léguas*.

6 — Voltando ao figurado jogo de xadrez (imagem aludida no capítulo anterior), pouco lhe interessava perder a *rainha*, ainda velada e apenas

pressentida: a *América do Norte.* Pelo novo meridiano das *370 léguas* confirmava para Portugal não só a posse da *Terra Nova* (mais tarde *Lavrador*), mas também o território de *«contra-Guiné»:* o *Brasil;* as duas regiões dos continentes norte e sul-americanos já descobertas, mas que não podiam ser oficializadas.

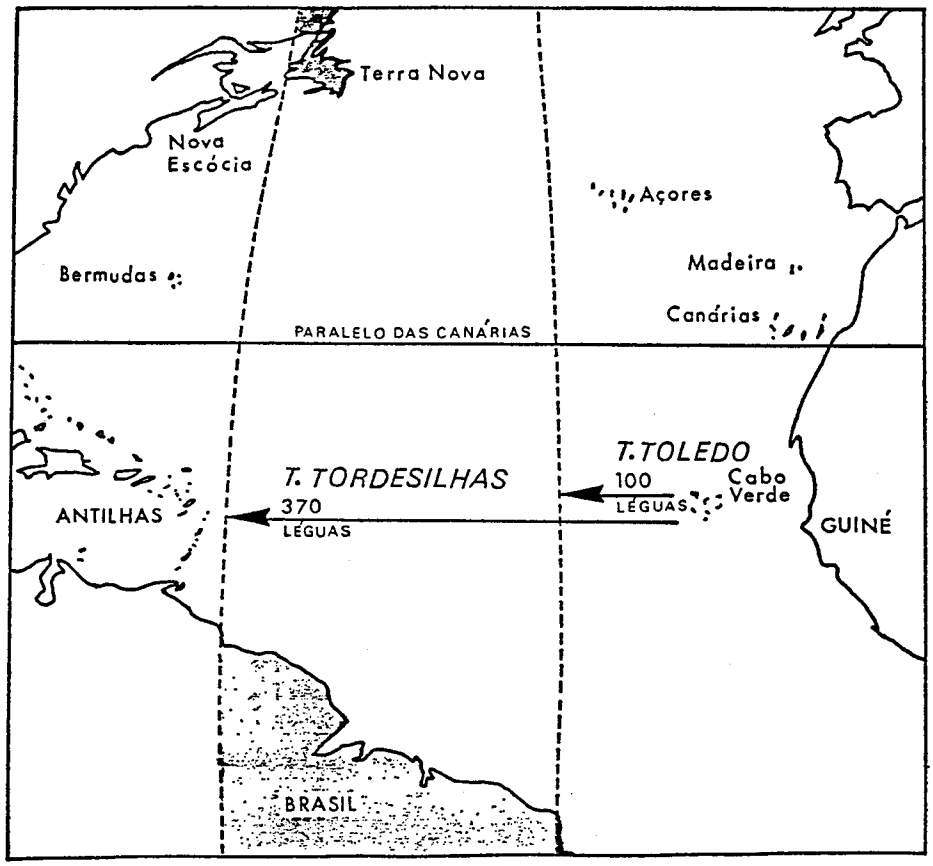
7 — Na segunda viagem, o Almirante reconheceu as ilhas de Porto Rico, *Hispaniola* (depois ortografada *Española*), Jamaica e apenas a parte austral de *Cuba.* Contudo, não quis contornar o extremo oriental desta última ilha, que hipoteticamente poderia conduzi-lo ao Japão, e voltou para trás, em *1494,* explorando o litoral de outras ilhas. Depois de uma revolta da tripulação, regressou a Espanha, preso, com seus irmãos, no porão de um navio. Afirmava ter descoberto o *Oriente,* apesar de não ter encontrado indícios dessa civilização: palácios, armadas, exércitos e o tão cobiçado comércio anunciado por Marco Polo.

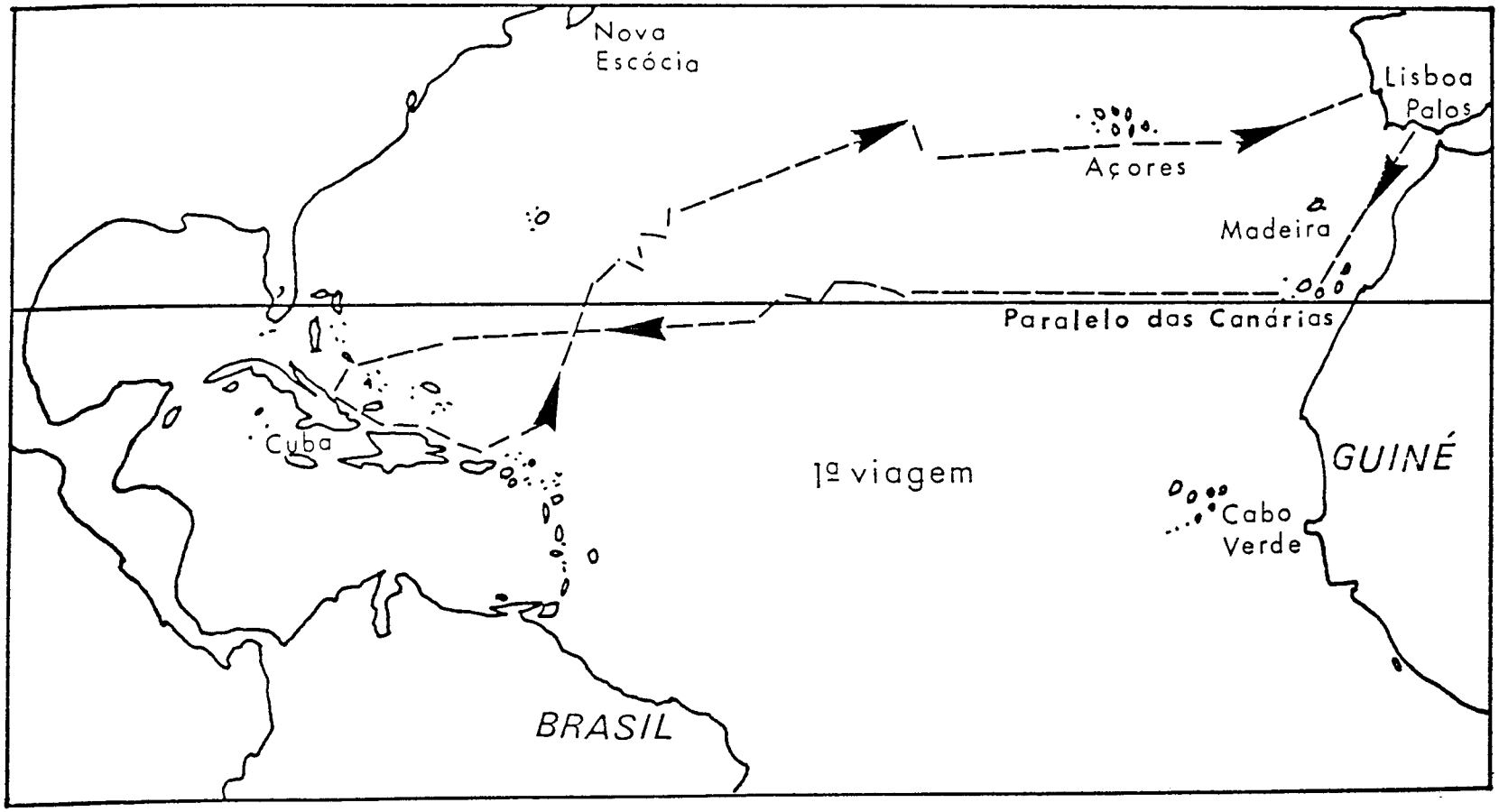
8 — Na terceira viagem, de *1498* a *1500,* quando Vasco da Gama já atingira a Índia, limitou-se a contornar parte da Ilha Trinidad e apenas a *Punta de Hierro* da Venezuela (a que chamou *«terra firme»,* sem a mínima prova de que não fosse uma ilha), regressando a Espanha.

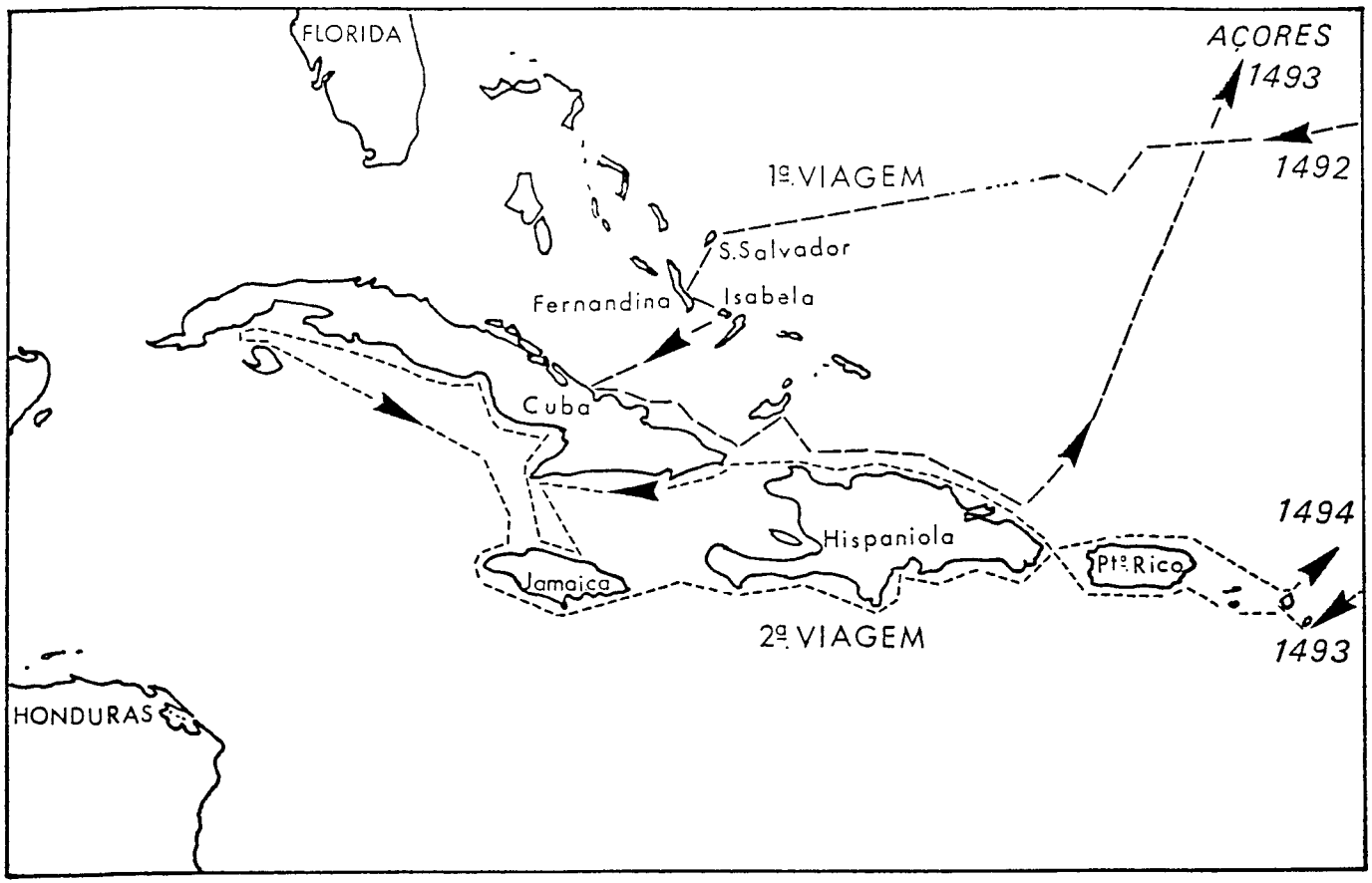
9 — Só na quarta e última expedição, de *1502* a *1504,* depois de estar informado do sucesso de Gama na Índia e do descobbrimento oficial do *Brasil, o que é sintomático,* partiu de *Cuba* para sul; foi às Honduras, Nicarágua, Costa Rica e Verágua (Panamá) e regressou a Espanha, para, dois anos depois, morrer desprezado. Apenas fora *«ver a terra firme»* que o Rei de Portugal lhe indicara, persistindo até à morte em *não progredir para oeste de Cuba,* na busca de uma passagem para o Japão, China e Índia. Porquê, se fora essa a missão que prometera aos Reis Católicos? Por que razão, aparentemente inexplicável, continuou a afirmar ter descoberto a *Ásia*? Por ignorância? Mas o Almirante já tinha verificado que as Antilhas e a costa setentrional sul-americana não correspondiam ao *Oriente,* onde os Portugueses já estavam. Como cosmógrafo e geógrafo experiente, tinha a consciência de que *mentia.*

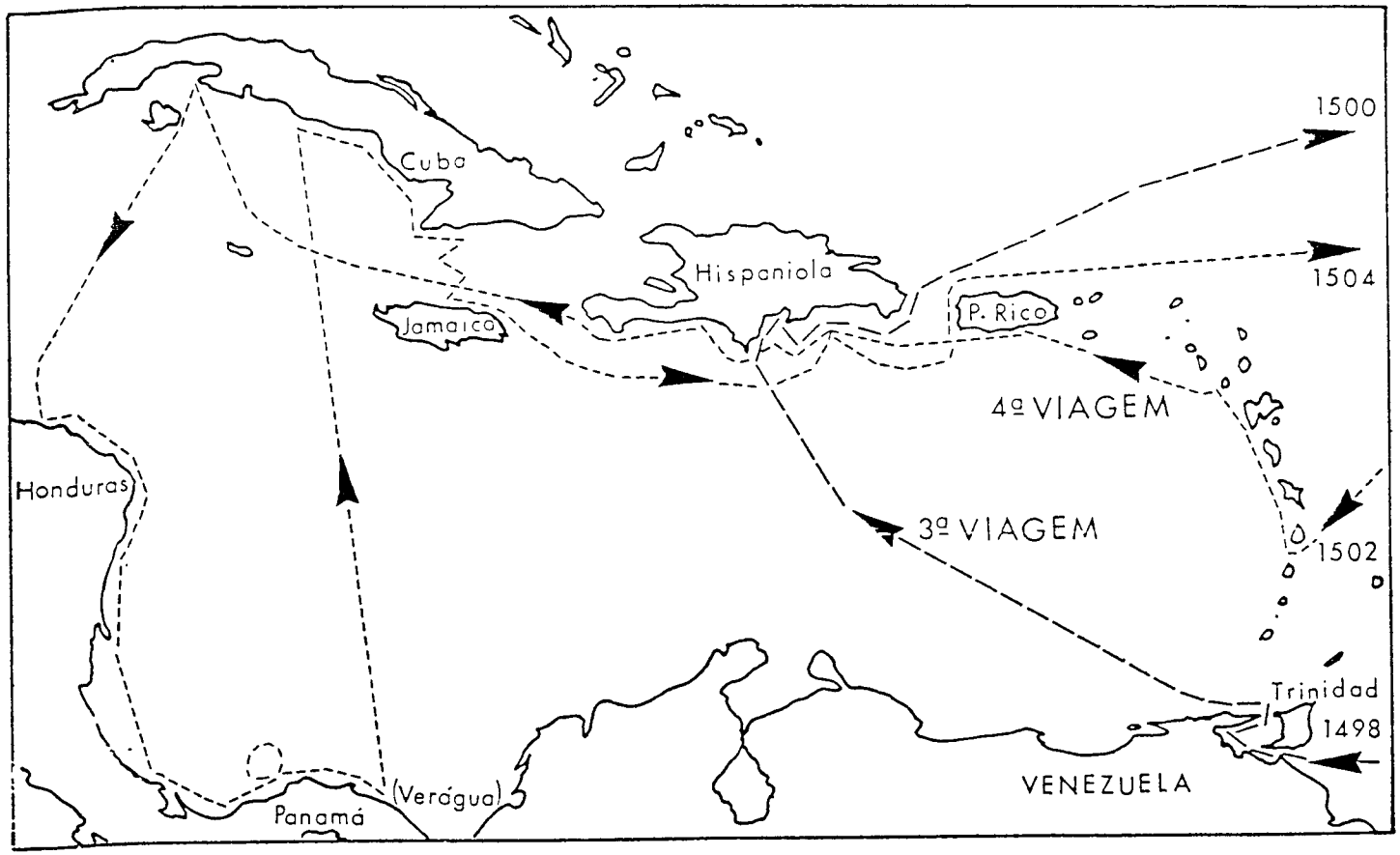
10 — Cristóbabl Colón nunca rumou para *oeste de Cuba,* nem sequer lhe explorou o extremo ocidental, porque nas suas expedições só encontrar ilhas, e estas têm mar de permeio, que é estrada de navios. Não podia adivinhar que a América Central não tinha porta para o

Pacífico, e que só três séculos mais tarde se abriria o Canal do Panamá. Mesmo com a certeza de que Portugal já alcançara o *Oriente,* não quis que a Espanha, *por seu intermédio,* se tornasse um concorrente no comércio asiático, pelo «reverso do Mundo». Preferiu morrer em desgraça, repudiado por todos, porque era português.




Nova
Escócia
Lisboa
Palos
Açores
Madeira
Paralelo das Canárias
Cuba
1ª viagem
GUINÉ
Cabo
Verde
BRASIL


FLORIDA
AÇORES
1493
1492
1ª VIAGEM
S.Salvador
Fernandina
Isabela
Cuba
1494
Hispaniola
Ptª Rico
Jamaica
2ª VIAGEM
1493
HONDURAS


1500
Cuba
Hispaniola
1504
Jamaica
P. Rico
4ª VIAGEM
Honduras
3ª VIAGEM
1502
Trinidad
1498
VENEZUELA
(Veragua)
Panamá

VI — OS FALSOS MESTRES DE NAVEGAÇÃO ESTRANGEIROS

1 — Dom Afonso Henriques encarregou o seu meio irmão Dom Fuas Roupinho de preparar as galés necessárias para castigar as embarcações mouras que interceptavam as comunicações comerciais com Lisboa. Mais tarde, D. Dinis contratou um *italiano,* Manuel Pesagno, para comandar os corsários portugueses, já que aquele ganhara fama na táctica de combate de galés. Contudo, estes barcos a remos, pouco se afastavam do litoral, pois a sua manobra era precária no Atlântico, embora tivessem dado provas satisfatórias no Mediterrâneo. A Pesagno sucederam sucessivamente dois dos seus filhos (já chamados Pessanhas), mas foram tão ineficientes que o segundo foi logo substituído por um português. E no reinado de Dom João I a frota foi confiada a João Gonçalves Zarco, que foi o primeiro a utilizar um canhão de bordo, quando os estrangeiros receavam que tal virasse o navio.

2 — Fernando Colón escreveu que «*Gonzalo Fernández de Oviedo refere na sua* Historia de las Indias *que o Almirante teve em seu poder uma carta em que achou descritas as Índias, por um que as descobriu antes, o qual sucedeu da forma seguinte: um português, chamado* Vicente Dias, *vizinho da vila de Tavira, vindo da Guiné para a Ilha Terceira e tendo passado pela Madeira, viu ou imaginou ver uma ilha, a qual teve por certo que verdadeiramente era terra*». Julgando tratar-se de uma das Antilhas, usou a expressão «*ou imaginou ver*». E o falsificador Fornari logo acrescentou ter *Vicente Dias* comunicado o facto a um mercador *genovês,* Lucas de Cazzana, tendo este armado um navio para que seu irmão Francesco a descobrisse, com a autorização do Rei de Portugal, mas nada achou. Tal autorização nunca existiu e a historieta foi apenas inventada para encaixar o *genovês.*

3 — Dois italianos, *Luigi Cadamosto* e *Antonio de Noli,* tinham obtido licença real para navegar com os Portugueses. O primeiro, partindo com João Álvares Fernandes em *1445,* explorou parte do Rio Casa-

mansa, na Guiné, e no ano seguinte viajou com o piloto *Vicente Dias,* que o informou de já ter descoberto uma ilha (de Cabo Verde, e não das «Índias») a que chamara *S. Cristóvão;* ilha que, *4 anos depois e com o mesmo nome,* foi doada por Dom Afonso V a seu irmão Infante Dom Fernando (perfilhado pelo Infante Dom Henrique). Ao regressar a Lisboa, Cadamosto afirmou ter partido de Lagos, em Março, e, rumando para as Canárias, avistara o Cabo Branco, *«e havendo vista desse cabo, fizemo-nos um pouco ao mar e na noite seguinte houve um temporal de sudoeste, com vento violento, pelo que, para não voltar atrás, fizemo-nos de volta de oes-noroeste,* salvo erro, *a fim de aparar e costear o tempo, duas noites e três dias. No* terceiro dia *houvemos vista de terra (...). Faço notar que à primeira ilha onde desembarcámos pusemos o nome de Ilha da Boa Vista, por ter sido a primeira vista de terra daquelas partes; e à outra, que nos parecia maior de todas as quatro, pusemos o nome de* Ilha de Santiago, *porque no dia de S. Tiago e Filipe fomos a essa ilha lançar âncora* (1). Os investigadores Prof. Wieder e Fontoura da Costa (2) refutaram esta burla do italiano Cadamosto com os seguintes argumentos:

1.º — Partindo do Cabo Branco, mesmo num veleiro actual, muito veloz, é impossível avistar-se a Ilha da Boa Vista, ao *«terceiro dia de viagem»;* e muito menos numa caravela.

2.º — Disse Cadamosto ter vogado *«na volta de noroeste, salvo erro»,* com uma incerteza inexplicável, visto ele indicar que o temporal proviera de sudoeste e que o *«costara»* (lhe virara a ré); e decerto, ao chegar à ilha, calculara o «ponto» onde se achava.

3.º — O nome de *Boa Vista* só aparece registado no século XVI. Contudo, a sua doação ao Infante Dom Fernando está datada de 3 de Dezembro de *1460, com o nome de S. Cristóvão.*

4.º — O argumento basilar do Prof. Wieder reside numa indicação do *«Mapa de Bianco»* (4) de *1448,* a sudoeste do Cabo Verde: *«ilha autêntica; X e longitude a poente/500 milhas».* Por isso se concluiu que *Vicente Dias a descobrira em 1445.* Tendo sido por este informado, talvez Cadamosto tivesse ido tentar a sorte por aquelas paragens, mas *só 6 anos depois.* Com o adjectivo *«autêntica»,* o cartógrafo Bianco exprimiu a existência real da ilha, *três anos após o descobrimento de Vicente Dias,* ou seja, *três anos antes* da burla do veneziano Cadamosto. Mais uma fraude italiana a emparelhar com as da *gesta colombina.*

4 — Em *1507* publicou-se em Vicenza uma compilação de viagens, *«Paesi Nuovamente Retrovati Et Novo Mondo da Alberico Vesputio Florentino intitulado»*, muito divulgada, com sucessivas edições em latim e noutras línguas. Recordamos que, só por volta de *1515*, os cronistas portugueses historiaram os descobrimentos da segunda metade do século XV, servindo-se dos relatos que puderam ler. Pois foi aquela publicação que descreveu o achamento da Ilha da *Boa Vista*, pretensamente por Cadamosto, que, até então, se limitara à exploração costeira da Guiné e também de alguns rios. O mais espantoso é o texto de J. B. Ramusio, *«Delle navigazioni e viagi (...)»*, constante da compilação, apresentar pormenores ainda mais inverosímeis. Cadamosto teria encontrado no mar um *genovês*, Antonieto Usodomar, a fazer descobrimentos no Atlântico, juntamente com *«escudeiros do Infante»*, o que não consta da nossa documentação histórica; e teria sido com esse *«gentil homem»* que, em *1456*, Cadamosto fora descobrir *4 ilhas* do Arquipélago de Cabo Verde.

5 — *Diogo Gomes*, que já possuia um «quadrante» de navegação, instrumento ainda raro nessa época, fez a seguinte queixa: *«Eu e Antonio de Noli*, (partindo) *do porto de Zaia, fomos dois dias e uma noite a caminho de Portugal e vimos ilhas no mar. E porque a minha caravela era mais veleira* (com maior área de velas) *que a outra, cheguei eu primeiro a uma daquelas ilhas onde vi areia branca e, parecendo-me bom porto, lancei âncora e o mesmo fez Antonio. E disse-lhe que queria ser o primeiro a pôr pé em terra e assim fiz e nenhum indício de homem vimos ali. Chamámos à ilha de* Santiago *e até agora assim se chama. E depois vimos a ilha da Canária que se chama Palma, e em seguida fomos à ilha da Madeira. E querendo ir a Portugal, com vento contrário, fui às ilhas dos Açores, e Antonio de Noli ficou na ilha da Madeira; com melhor vento chegou a Portugal antes de mim e pediu ao Rei a capitania da ilha de* Santiago, *que eu descobrira, e o Rei deu-lha e ele a conservou até morrer. E eu, com muito trabalho, cheguei a Portugal, Lisboa.»* Esta queixa consta das *«Relações»* (3) ditadas por *Diogo Gomes* ao cosmógrafo Martin Behain, que as escreveu em latim, sendo ulteriormente publicadas por Valentim Fernandes, em *«Cartas de Cabo Verde»*. Jaime Cortesão (4) refutou esmagadoramente a versão de Noli. De resto, este descobrimento da Ilha de *Santiago desmente o que teria sido realizado por Cadamosto.*

6 — *Cristóbal Colón* (que já estivera no Arquipélago de Cabo Verde, antes de ter daí partido para a Venezuela em 1498) falou de *Vicente Dias,*

mas ignorou totalmente as falsas descobertas de *Cadamosto* (com o tal genovês *Usodomar*) e de *Noli*, atitude bem estranha, no caso de ele também ser *genovês*. E aqueles dois italianos, conquanto autorizados a navegar com portugueses, desconheciam as «*medidas*» geográficas que o Almirante praticava.

7 — Mas o maior embusteiro foi o florentino Américo Vespúcio, que viajou na flotilha comandada por Afonso Ojeda. Este, como testemunhou em tribunal, serviu-se de um mapa traçado pelo Almirante, para chegar a uma terra a que chamou precisamente *Ojeda*. Contudo, Vespúcio afirmou ter sido o primeiro a encontrar «terra firme». Nas «*Cartas d'Amerigo Vespúcio a Pedro Soderni, gafaloneiro* (porta-bandeira) *perpétuo da República de Florença, sobre duas viagens feitas por ordem do Serenissimo Rei de Portugal*» (5), atribuiu-se o descobrimento do Brasil em *1499*, ou seja, antes da ida *oficial* de Cabral.

a) O Visconde de Santarém (6) provou que em nenhum documento português ou nos manuscritos compilados na «Biblioteca Real de Paris» se encontram referências a essa viagem.

b) O barco em que declarou ter viajado ao serviço de Dom Manuel I só levava cinco marinheiros. Se fosse verdade, poder-se-ia considerar *caso único* na navegação atlântica.

c) Para ultimar a fraude, outro *italiano*, amigo de Vespúcio, Frei Giovani Giocondo, traduziu uma das suas cartas para latim e foi mostrá-las ao Rei Luís XII de França; depois deu-a a um alsaciano, Mathias Ringman, professor de latim e revisor de provas numa tipografia de Saint-Dié, que a publicou num livro, «*Cosmographioe introductio*», com a mentira de que Colón só descobrira ilhas, enquanto Vespúcio aportara a um continente, sugerindo que este se deveria chamar *América*. Logo foi divulgada outra obra, «*Globus Mundi*», consumando o logro: «*a quarta parte do mundo, tendo sido descoberta por Américo, pode bem ser chamada Amerigen, que o mesmo é dizer a terra de Américo, ou América.*»

d) Porém, durante o «*Pleyto contra a Coroa*», ficou provado que Ojeda nunca estivera com Vespúcio no «*Rio Grande do Norte*» (Amazonas). E este não viajara ao serviço de Portugal.

9 — O cronista Pietro Martir d'Anghiera escreveu, em *1501*, a narrativa *correcta* da expedição de *Vicente Pinzón* a um cabo chamado

Punta de la Consolación que os Reis de Espanha lhe doaram. Porém, alguns anos mais tarde, depois de confirmado o *redescobrimento oficial do Brasil em 1500,* o mesmo Pinzón permitiu-se afirmar ter entrado, em *Janeiro* desse ano, num grande rio, que seria o *Amazonas.* Com base nesta mentira, Anghiera, já velho, escreveu, em *1516,* nova versão da narrativa, muito ampliada e exagerando a extensão da viagem. Isto bastou para que alguns espanhóis do século XIX proclamassem ter sido Pinzón quem primeiro descobrira o Brasil. E ainda em 1986 Lucas Simón, cônsul de Espanha no Recife, andou pelo Brasil a badalar o mesmo embuste, com os argumentos:

a) A Punta de la Consolacion seria o *Cabo de Santo Agostinho,* brasileiro (que se encontra muito mais a leste da zona oceânica atribuída à Espanha pelo *Tratado de Tordesilhas*);

b) Tendo partido da Ilha de S. Vicente (Cabo Verde), cerca de 300 léguas, por rumos de quadrantes sul-oeste, Pinzón verificara que a Estrela Polar se achava sempre encoberta pelo horizonte setentrional, de maneira que ficava totalmente invisível;

c) Navegando para norte umas 50 léguas, encontrara um *«rio majestoso»,* cuja corrente era tão forte que, no próprio mar, defronte do estuário, se podia colher água doce.

10 — Sucede que, há mais de 60 anos, já Duarte Leite pulverizara esta mistificação:

a) Se o cabo descoberto por Pinzón fosse o de *Santo Agostinho,* nunca os Reis Católicos poderiam tê-lo doado ao navegador, visto achar-se em território português;

b) Naquela estação do ano (Janeiro), se ele tivesse navegado as tais 50 léguas, teria verificado que a Estrela Polar descreve sempre um arco de círculo acima do horizonte, durante 5 horas, estando nitidamente visível; e no Amazonas também o estaria, durante 2 horas, antes do crepúsculo, e durante outras 2, da alvorada. Portanto, não o achara;

c) O fenómeno de «mar doce» (que os Portugueses tinham descrito) também se verifica no *Rio Orenoco* (Venezuela). Contudo, a latitude (que Anghiera transcreve e *não fora mencionada na primeira versão*) nem sequer corresponde à foz deste rio venezuelano;

d) Pinzón também mentiu ao declarar ter ali encontrado indígenas gigantes. Ora, tal etnia não existe entre os índios brasileiros. Só os Caribes

das *Guianas* são realmente altos. Além disso, todas as informações daquela segunda versão de Pinzón a Anghiera, quer de natureza geográfica quer ambiental ou etnográfica, não correspondem a qualquer região do Brasil. Mais uma fraude como a de Américo Vespúcio.

11 — Esta ânsia de prioridade nos Descobrimentos perturbou psicopaticamente os historiadores desonestos, logo secundados por políticos e diplomatas das nações interessadas em vangloriar-se da posse de ilustre navegadores; e até por portugueses corruptos, que subserviantemente apoiam os estrangeiros, na mira de benesses. Na realidade, tanto os Italianos como os Espanhóis nada ensinaram de navegação aos Portugueses, ao invés do que alardeia o impostor e senador italiano Paolo Emilio Taviani, para a irrisória apoteose italo-espanhola de 1992, em Sevilha. No século XV não passavam de meros aprendizes de marinharia no Oceano Atlântico. Por isso todos eles se confundiam, maravilhados, com a sapiência náutica de *Cristóbal Colón*.

NOTAS:

(1) In «*Subsídios para a História do Descobrimento da Guiné e de Cabo Verde*», de Armando Zuzarte Costesão, no« Boletim das Colónias», n.° 76, Lisboa, 1931; vide «*Navegação de Luís Cadamosto*», ed. pelo «Instituto de Alta Cultura» — Lisboa, 1944.

(2) Vide «*Cartas das Ilhas de Cabo Verde, de Valentim Fernandes (1506)*», Lisboa, 1940.

(3) O original encontra-se na Biblioteca de Munique; vide «*Diogo Gomes, Caravelista do Infante e descobridor da Ilha de Sant'Iago de Cabo Verde*», de Frazão de Vasconcelos, *in* «Boletim da Agência do Ultramar», Abril de 1956, n.° 370; as «*Relações*» de Diogo Gomes foram publicadas pelo Prof. Doutor António de Magalhães Godinho, in «*Documentos sobre a expansão portuguesa*», vol. I, pp. 69/115 — Lisboa (sem data).

(4) Vide «*Os Descobrimentos Portugueses*», vol. I.

(5) In «*Colecção de notícias para a história e geografia das nações ultramarinas*», tomo II, carta I, pág. 14.

(6) In «*Recherches historiques, critiques et bibliographiques sur Américic-Vespuce et ses voyages, par M.le Vicomte de Santarém*», ed. da «Societé de Géographie» — Paris (s. d.).

(7) Vide «*Os Falsos Percursores de Cabral*», in «*História da Colonização do Brasil*», coordenada por Carlos Malheihros Dias.

VII — OS CONHECIMENTOS CIENTÍFICOS DO ALMIRANTE

Os pilotos espanhóis contemporâneos de Cristóbal Colón acusavam-no de errar o cálculos de navegação. Contudo, os seus rumos eram certeiros, pelo que os defensores das teses espanholistas sugeriram que ele utilizava medições de distância propositadamente insólitas, para que os Portugueses, caso lhe apanhassem notas de roteiro da primeira viagem, não pudessem segui-lo nos descobrimentos. Eis uma sugestão descabida, visto que, depois dessa expedição, que provocou o Tratado de Tordesilhas, de nada serviria aos Portugueses seguirem as rotas de Colón, já que as terras por ele descobertas se inscreviam na região oceânica atribuída exclusivamente à Espanha. De resto, pelos seus cálculos, os Espanhóis também não as encontrariam nos seus axactos lugares.

1 — Diz-nos o Marquês de Jácome Correia (1) que os Portugueses da *Ordem de Cristo* praticavam medidas marítimas *secretas*. E acrescenta que tal medição de distância aparece ampliada nos documentos públicos, em que as léguas e os graus se inscrevem *multiplicados por 2*. Na realidade, logo na primeira viagem Colón anota que *«o grau equinocial é de 56 milhas e 2 terços»*. Referia-se à milha portuguesa de 1653 metros. Obviamente, por estas medidas, o grau não atingia as 950 léguas, ou seja, os 6167,5 quilómetros que, segundo o cronista espanhol Herrera (acompanhante de Colón na primeira expedição), mediria a distância mínima percorrida pelo Almirante entre as Canárias e as Ilhas Cuanahani. Ora, como sempre são possíveis desvios, motivados pelas correntes marítimas ou variações na derrota, impostas pela necessidade de aproveitamento dos ventos, *a estimativa do valor da légua do grau, usada por Cólon, ajusta-se perfeitamente à estimativa usada pelos marinheiros portugueses daquela época*. Portanto, a légua medida por ele era a portuguesa de 5400 metros, que mais ninguém praticava; *nem castelhanos e, muito menos, italianos*.

2 — Para melhor sequência do raciocínio, transcrevemos Jácome Correia: *«se Colombo conhecia, em* 1492, *o valor da longitude do grau, assim como o da légua periférica portuguesa de 16 e 2/3 por grau; em Espanha, no reinado de Filipe II* (1566-1598), *parecem desconhecer ainda que essa légua não pode ser de 4 miliários. Mas é um facto. E os italianos ao serviço do Rei de Portugal desconheciam o valor da légua. Se se conjugar este facto histórico com as informações de Pigafjeta, por exemplo, que, na passagem do Estreito da Terra do Fogo, com Magalhães, diz no diário que ele tem 110 léguas e 400 milhas, e o que repete, sempre que compara a légua à milha, teremos desvendado o* crime de Colom, *levando ao Estrangeiro o que não era conhecido de estrangeiros — o valor do grau e da légua, na Marinharia, com os quais se encontravam coordenadas geográficas de qualquer terra descoberta.»*

a) Na realidade, os italianos Cadamosto e Nola, navegando com os Portugueses, não tinham sido «iniciados» na técnica náutico-cosmográfica da Ordem de Cristo, *porque eram estrangeiros.* Sendo assim, como se explica que o Almirante estivesse a par do segredo? Como Colón *multiplicava os graus por 2,* Las Casas (²) admirou-se com o facto de ele situar a Antilha a 42° de latitude norte, em vez de colocá-la a 21 graus. Os investigadores estrangeiros, ignorando essa criptografia náutica portuguesa, atribuíram o «erro» do Almirante a uma má leitura do astrolábio e acusaram-no de ter registado *meios graus,* em vez de *graus inteiros.* Ora, acontece que os astrolábios dessa época podiam indicar 1/4 de grau. O que Colón registara fora mesma *graus inteiros.* A hipótese de uma confusão de leitura é inaceitável, visto não poder enganar-se sistematicamente em todos os cálculos — e logo por *metade* — e conseguir continuar a navegar. Provado está que se treinara no *cálculo secreto português.* Eram os Castelhanos, que ainda nada tinham descoberto, que procuravam seguir os Portugueses. O Almirante não podia temer a perseguição dos seus mestres e compatriotas.

b) Jácome Correia confundiu Cristóbal Colón com Fernão de Magalhães, ao acusá-lo do «crime» de ter industriado os Espanhóis a navegar. Pois, se no reinado de Filipe II ainda aqueles ignoravam as medidas portuguesas e os Italianos também; e se o Almirante sempre as ocultara, como pode ser acusado de indescrição? Talvez Magalhães tivesse ensinado pilotos espanhóis, mas note-se que, na viagem que realizou, de circum-navegação da Terra, cuidou em levar consigo navegadores portugueses. Da nau «Trinidad» eram capitão Duarte Barbosa e piloto Estêvão Gomes; da «Victoria», capitão Luís Afonso de Góis (parente da família de Filipa

Perestrelo, mulher de Colón) e piloto Vasco Galego (português); da «Concepción», capitão José Serrão e piloto João Lopes de Carvalho; da «Santo António», piloto João de Mafra; da «Santiago», piloto João Serrão (3);

c) Nove dias antes da partida para a primeira viagem, o Almirante recebeu o *«Roteiro Calendário»*, mais conhecido por *«Tábuas de declinação do Sol»*, que tinham sido encomendadas por Dom João II ao judeu Samuel Zacuto (filho de Abraão Zacuto, astrólogo e médico do Rei). Estavam redigidas em hebraico (4). Como explicar este interesse de Dom João II em ajudar o «cardador de lãs genovês» a descobrir terras para os concorrentes Espanhóis?

3 — Las Casas relata a dificuldade que o Almirante teve em fazer-se entender pelos Reis Católicos e pela Junta de Matemáticos de Espanha e que *«se chamaram as pessoas mais capacitadas em cosmografia para ver o projecto de Colón»*, basedo na rotundidade do mundo e da possibilidade de atingir-se o *Oriente pelo Poente;* crescenta que *«da Junta abundavam mais os homens de Direito e de Teologia do que de Cosmografia»!* e também que *«a resolução foi adversa e os Reis despediram Colón (...) à falta das ciências matemáticas e de notícias das histórias antigas»*. Por sua vez, Bernáldez (5) narra: *«Assim que Cristóbal Colón veio à Corte do Rei Don Fernando e da Rainha Doña Isabel e lhe fez relação da sua imaginação, à qual davam pouco crédito (...) e lhes ensinou o mapa-mundo, de maneira que os pôs em desejo de saber daquelas terras.»* Por ironia, a carta geográfica, com que a todos conseguiu convencer, era a fantasiosa e errada de Toscanelli. Mas o Almirante, que tantas vezes afirmou ter navegado com os Portugueses, teve a *precaução* de não lhes atribuir os seus conhecimentos, limitando-se a dizer vagamente que só os devia a «Nosso Senhor»: *«De astrologia me deu* (Ele) *o que bastava, assim como de geometria e aritmética.»* Só raros «sábios» da Junta, apesar da manifesta ignorância científica, o apoiram, empolgados pelos conhecimentos que ele provava possuir. Quando a Princesa Doña Juana teve de ir à Flandres, o Almirante deu-lhe os mais prudentes conselhos sobre essa viagem, em matéria de navegação, pois também conhecia aqueles mares com indiscutível autoridade. E é fundamental ler-se a carta que, em Fevereiro de 1502, escreveu aos Reis de Espanha, com pareceres de marinharia, que um só muito experiente piloto e geógrafo poderia ter adquirido. Em todas as suas viagens manifesta um profundo conheci-

mento de astronomia, provando ter lido as obras que cita dos sábios da Antiguidade, greco-latinos, árabes e judeus.

4 — Além de perito em geografia, estava familiarizado com a influência da longitude na declinação da agulha magnética, o que, no seu tempo, só era conhecida dos nautas lusos. Falava com inexplicável propriedade do *«Mar de Baga»*, até então também só navegado por portugueses, nas expedições a oeste dos Açores, e descreveu o fenómeno das correntes gerais da zona tropical, de leste a oeste e de norte a sul; os diferentes graus de frescura das plantas marítimas, referindo a estabilidade das leis que determinam a distribuição geográfica das talassofitas (sargaços). Discorreu acerca da configuração das ilhas e das causas geológicas que originaram o mar das Antilhas, mostrando-se igualmente conhecedor dos fenómenos meteorológicos. Descreveu um maremoto e uma erupção vulcânica, esclarecendo as suas causas físicas. E foi cartógrafo.

5 — Também sabia de ornitologia, rectificando os companheiros quanto à identificação das aves, cujas migrações conhecia, assim como as migrações das espécies marítimas, distinguindo os peixes como um verdadeiro ictiólogo, especialidade rara no seu tempo.

6 — A 4 de Maio de 1493, após o seu regresso das Antilhas, os Reis Católicos pedem ao Almirante o seu parecer sobre a alteração da «linha de demarcação» do mundo, para comunicá-la ao Papa, e dizem que Colón *«sabia mais do que jamais soube nenhum dos nascidos»*. Após o *Tratado de Tordesilhas,* a 15 de Agosto de 1494, os Reis enviam ao Lugar-Tenente da Catalunha, Don Juan de Lanuza, uma carta, recomendando que *«para fazer o dito raio* (de 370 léguas para oeste de Cabo Verde) *ou linha de limite, nos convém saber a opinião de pessoas peritas»*. Lanuza convoca então o sábio cosmógrafo Ferrer. Por sua vez este, a 5 de Agosto de 1495, escreveu ao Almirante, terminando um dos parágrafos com a frase: *«embora, de todas estas coisas, Vós, Senhor, sabeis mais dormindo do que eu velando* (acordado).» Não havia em toda a Espanha sábio mais abalizado que Colón em matéria científica. Porventura poderia ter sido o cardador de lãs e taberneiro de Génova, *no século XV*?

7 — Onde teria estudado este *Cristóbal Colón,* que em 1484 se passara de Portugal para Castela? O falsificador Fornari, que deturpou a *«Historia del Almirante»* de Fernando Colón, logo fazendo desaparecer

o manuscrito original, introduziu a palavra «*Pavia*» como sendo a Escola onde ele recebera os conhecimentos científicos. Mas aí não se ensinavam matemáticas, geografia e cosmografia náutica; e provou-se que nenhum Colombo ou Colón por lá passara nesse século. Identicamente, nas universidades de Salamanca e de Pontevedra apenas se ministrava o ensino de Direito, Filosofia e Teologia, além de Letras. Ora, numa só universidade se estudavam aquelas ciências: a de *Lisboa.*

8 — Foi o Infante Dom Henrique (distinguido como «*proteitor do studo da cidade de lixboa*») quem, em 1431, reformou as «Escolas Gerais», criadas pelo Rei Dom Dinis, e acrescentou ao «*Trivium*», já existente (Gramática, Lógica e Retórica), o «*Quadrivium*» (Aritmética, Geometria, Astronomia e Música); e também introduziu as disciplinas de Medicina, Teologia, Direito Canónico, Filosofia e Moral, incluindo a «Filosofia livre» do matemático e astrólogo Raimundo de Lullo; e ainda o magistério das Leis. Numa ampla sala, destinada aos actos solenes, efectuavam-se os doutoramentos, após os quais se celebrava a «Missa do *Espírito Santo*». O ensinamento das ciências náuticas já fora instituído na chamada «Escola de Sagres», designação esta que não se deve a um português *romântico* (como agora é moda classificar-se pejorativamente todo aquele que defenda os interesses pátrios) mas ao historiógrafo inglês Samuel Purches, em 1625. Só por imbecilidade ou antiportuguesismo se pode aceitar a tirada teatral, mediocremente demagógica, de Luciano Pereira da Silva (6): *Os bancos da Escola de Sagres foram as pranchas das caravelas.*» Além de sábios poprtugueses, o Infante Dom Henrique reuniu em Portugal alguns teóricos estrangeiros, como o geógrafo Patricio Conti, o matemático Pe. Egídio de Bolonha, trazido pelo Bispo de Viseu, e Jácome de Maiorca. O matemático Prof. Francisco de Castro Freire (7) provou ter sido o Infante Dom Henrique quem sugeriu a Jácome de Maiorca (8) «*a ideia de construir cartas planas, pelas quais se reduziram os rumos a linhas rectas, tornando-se, por este modo, mais cómodo aos navegantes e que serviriam, depois, de passagem para as novas cartas de Mercator e de Wrigth*». A navegação empírica deu lugar à científica.

9 — Segundo o catálogo geral da Biblioteca Colombina, de Sevilha, instituída por Fernando Colón (filho do Almirante), este possuia o «*Libro español de mano llamado secreto de los secretos de astrologia compuesto por Infante Don Enrique de Portugal*» (obra do Mestre da Ordem de Cristo, que desapareceu dos arquivos), assim como o«*Tratado de Alqui-*

mia» da autoria de Dom Afonso V (que também foi roubado e hoje só existe um exemplar na Biblioteca de Londres). Este Rei também possuia o *«Livro de Magia que compôs Juan Gil de Burgo»*, obra de ciência astrológica, citado no *«Livro de Montaria»*, escrito por Dom João I, *«com a ajuda de muitos bons monteiros»*.

10 — O Infante Dom Fernando, Duque de Beja, sobrinho e sucessor, na Ordem de Cristo, do Infante Dom Henrique (que o perfilhara e lhe doara todos os bens e título de Duque de Viseu), foi quem o substituiu na regência da Universidade de Lisboa. No meu livro, após a descodificação da sigla cabalística, por 500 anos considerada indecifrável, provo que Cristóvão Colombo se afirmou filho bastardo do Infante Dom Fernando. Aqui limitamo-nos a sublinhar o manifesto interesse de Fernando Colón pelos livros do Infante Dom Henrique e do Rei Dom Afonso V. Indubitavelmente, o Almirante só poderia ter estudado na Universidade de Lisboa.

NOTAS:

(1) Vide «*Discurso Histórico das Medidas Geográficas no século XVI*», pp. 253/255, do Marquês de Jácome Corrêa, Lisboa, 1929.
(2) In «*Historia de Las Indias (...), edição de 1875/6*, Madrid.
(3) In «*De la Part Prise par les Portugais dans la Découverte de l'Amérique*», de Luciano Cordeiro, Lisboa, 1876.
(4) Encontra-se no «Museu do Seminário Hebraico Teológico» de Nova Iorque.
(5) Conhecido por «Cura de los Palácios», in «*Historia de los Reys Católicos (...)*», Sevilha, 1570.
(6) Vide «*Obras Completas*», vol. II.
(7) In «*Memória Histórica da Faculdade de Matemática*», pág. 10.
(8) Judeu chamado Jafuda Cresques e, depois de cristianizado, Jaime Ribes. Era filho de Abraão Creques, alcunhado de Joen Boxoler, «o judeu das agulhas», por ter inventado a bússula medieval.

VIII — OS PERCURSORES DE COLOMBO NAS ANTILHAS

Teria o Almirante já navegado pelas Antilhas antes da sua primeira viagem de 1492 ao serviço dos Reis Católicos? Ele assim o afirmou, e os Soberanos de Espanha acreditaram-no, como consta das *«Capitulaciones»*. Também aqueles que com ele realizaram as quatro expedições pelo Poente disso se convenceram, e o cronista Las Casas (1) refere o espanto que causava a segurança com que ele cruzava aqueles mares. Mas com quem navegara? Os antiportugueses, sempre tolerantes para com a vacuidade da fraudulenta tese genovista, exigem *provas científicas* documentais dos descobrimentos lusos precolombinos no Atlântico ocidental. Para eles, Cabral foi o primeiro dos nossos a arribar àquelas bandas, mas só 8 anos depois do genovês. E com a obtusidade cerebral que os caracteriza, repudiam o valor das deduções lógicas, conclusivas.

1 — Cristóbal Colón (2) fala da propensão dos aborígenes antílicos para o negócio, narrando: *«Traziam azagaias e alguns novelos de algodão para comerciar, o que trocavam aqui, com alguns marinheiros, por pedaços de vidro de copos partidos e por pedaços de pratos de barro. Alguns deles traziam um pedaço de ouro cravado no nariz, o qual davam de boa vontade por um guizo ou por continhas de vidro, mas tão poucas que não valiam nada (...) e vi-os dar 16 novelos de algodão por 3* ceitis *de Portugal* (3).»

2 — Fernando Colón (4) identicamente relata: *«Chegados à ilha, que o Almirante baptizou com o nome de San Salvador, os indígenas acercaram-se do navio (...), uns nadando e outros em canoas, levando para comerciar papagaios, algodão fiado em novelos, azagaias e outras coisinhas, trocando contas de vidro furadas, guizos e outros objectos de pouco valor (...) cada novelo pesava mais de 25 libras e estava muito bem fiado (...); por algum pedaço de vidro partido davam com gosto o que tinham, de modo que houve um deles que deu 16 novelos de*

algodão por 3 brancas *de Portugal (...). Da Ilha de San Salvador passou o Almirante para outro ilha, a que chamou Concepción, e aí viram um homem que (...) numa cestinha levava uma fiada de contas de vidro e duas (fiadas) de brancas.*» E tenta o cronista explicar: «*por cuja mostra se julgou que tivesse vindo de San Salvador e passara pela Concepción, para logo ir à Fernandina, levando novas dos cristãos por estas paragens* (5).»

3 — É interessante notar o pouco espanto que as caravelas do Almirante lhes causava e a familiaridade com que logo se dirigiam a bordo para comerciar, adivinhando como os europeus apreciavam os novelos de algodão bem fiados e os papagaios e as armas gentílicas. Estranhámos, contudo, a explicação medíocre dada para o índio que, noutra ilha, já possuia uma cesta com missangas, que só na Europa se faziam; também a velocidade com que se teriam transportado de ilha para ilha, precedendo a flotilha de Cólon. Surpreende-nos também ter o Almirante levado *para troca,* pelas sedas e especiarias, pelos metais e pedras preciosas do Oriente, *aonde se dirigia,* pedaços de vidro e de pratos de barro. E mais nos assombra que, para as compras, tivvesse preferido usar dinheiro português. Afirmou ter lido o «*Livro de Marco Polo*», mas, decerto, não se convencera das riquíssimas civilazações do Japão, da China e da Índia, embora as tivesse invocado para despertar a cobiça dos Reis de Espanha, que lhe custeavam a viagem. E mais nos intriga a facilidade com que os indígenas aceitavam moedas de Portugal, como se lhes conhecessem o valor cambial. Mas não acreditamos que o índio ambulante, que levava a cestinha de missangas, se antecipasse aos barcos do Almirante, com a intenção de fazer propaganda ao «generoso» tráfico dos Brancos.

4 — Tanto Colón como o filho repetem, mais do que uma vez, que os naturais não tinham «*género algum de ferro (...) chamo dardos e lanças às suas varas, pelo tamanho que têm, conquanto não levem ferro, senão espinhas ou dentes de peixe*». Fernando conta, admirativamente, que tendo alguns marinheiros penetrado no interior da Ilha de Guadalupe e visitado as habitações, regressaram a bordo e contaram o que tinham visto: «*e o que mais os maravilhou foi terem encontrado um* cassuelo *de ferro* (frigideira com cabo)». E também tenta explicar: «*Creio bem que — por os seixos e os sílex daquela terra serem da cor do ferro reluzente — a alguém de pouco juízo, que o encontrou, lhe pareceu de ferro, porque, desde então até hoje, não se viu coisa alguma de ferro entre*

aquelas gentes, e não sei o que disse o Almirante ([6]).» Custa a crer que os aborígenes tivessem cola-forte, capaz de ligar seixos de sílex, de maneira a fazerem uma frigideira de cabo, que parecesse ferro e com resistência para ir ao lume. E certo é que não viera dar à costa, flutuando sobre as ondas.

5 — Quando o Almirante chegou à *Hispaniola* (Española) o cacique (rei) da ilha veio ao seu encontro e disse que «*a terra onde se colhe o ouro estava mais a oriente (...); depois de ter comido, um seu escudeiro trazia um cinto, que é igual aos de Castela no* fecho, *mas de ouro lavrado, e deu-mo, e dois pedacinhos de oiro lavrado* ([7])». É de estranhar como a *moda* das fivelas peninsulares atraíra aquele índio, que a fizera de oiro.

6 — Um grande bando de indígenas, armados de azagaias, cercou o Almirante e a sua tripulação, mas um deles, gritando, conseguiu deter os guerreiros; correu para os europeus e «*chega-se a um cristão, que tinha uma besta armada* (pronta a disparar), *e mostrou-a aos índios; (...) dizia-lhes que aquela besta os mataria a todos, porque atirava longe e matava. Também pegou numa espada, tirou-a da bainha e, mostrando-a, disse o mesmo. O qual ouvido por eles, todos fugiram, ficando o índio, todavia, tremendo de covardia*». Quem o teria informado do armamento europeu, dando-lhe a noção do perigo das lâminas de aço cortante e do tiro de longo alcance das bestas do século XV?

7 — Referindo-se à ilha, a leste, onde havia oiro, Colón considerou: «*Outra ilha muito grande, que creio dever ser Cipango* (Japão), *segundo os sinais que me dão estes índios que trago* (comigo a bordo), *a qual eles chamam Colba* (Cuba) *e na qual diziam haver naus muito grandes e muitos marinheiros* ([8]).» Compreende-se que o Almirante tentasse justificar a existência de uma frota, atribuindo-a aos Japoneses. Já lá não estava, e do Japão não poderia ter vindo, pois não havia passagem para o Oriente.

8 — Os naturais das Antilhas navegavam geralmente em pequenas canoas, mas também possuíam longos troncos cavados, podendo os maiores comportar cerca de 40 remadores. Mas não eram navios com marinheiros. Em castelhano, designam-se por *piráguas*, e em italiano, *pirogas*. Contudo, Colón, no «*Diário de a bordo*», sempre que se lhes refere, denomina-as *almedias*, termo luso-árabe, e só usado pelos Portugueses, ao mencionarem as africanas.

9 — No capítulo anterior citámos o calendário e as tábuas de declinação solar, redigidos em hebraico, que Dom João II mandara publicar em Lisboa, a 25 de Julho de 1492, precisamente 9 *dias antes* da partida de Colón para as Antilhas, e que a 3 de Agosto lhe chegaram às mãos. Admirámos a desinteressada generosidade do Rei de Portugal, geralmente tão cioso nos segredos da cosmologia náutica, permitindo que o navegador os utilizasse, assim facilitando-lhe a missão ao serviço dos Reis Católicos, seus rivais. Pois este roteiro solar e lunar não só facilitou os cálculos astronómicos do Almirante, mas também lhe permitiu orientar-se com maior precisão e, na quarta viagem, salvou-lhe a vida, assim como a dos seus homens. Sabendo os índios que parte dos colonizadores espanhóis se tinha rebelado contra o Almirante (deixando-o na Jamaica, com a tripulação fiel, sem barco com que pudesse alcançar a *Hispaníola*), resolveram atacá-lo. Porém, por aquele roteiro do judeu Zacuto, Colón sabia que, dentro de três noites, haveria um eclipse lunar. Então, ao terceiro anoitecer, mandou chamar os chefes principais da ilha e, por meio de um intérprete, avisou-os de que tinha poderes para fazer desaparecer a Lua. Os chefes não acreditaram, mas, verificando-se o fenómeno anunciado, ficaram apavorados, suplicando que rogasse ao Deus dos Cristãos para que os poupasse à ira celestial (9). Rider Haggard adaptou esta ideia, mas com o eclipse solar, na obra *«As Minas de Salomão»*, e muitos outros ficcionistas a plagiaram, mas nenhum citou Colón.

10 — Para segurança do porto de San Tomás, o Almirante decidiu construir um fortim, cujo tiro artilheiro defendesse a entrada do pequeno golfo. Tendo escolhido o penedo melhor situado para tal objectivo estratégico e começando os marinheiros a cavar no local, foi com enorme surpresa geral que: *«encontraram* ninhos de barro e palha, *que, em vez de ovos, continham três ou quatro pedras esféricas, tão grandes como uma grande laranja, que pareciam ter sido feitas para* artilharia, *pelo que se maravilharam muito* (10) *(...) como se ainda houvesse* poucos anos *que ali tivessem sido postas* (11)». Não se tratando das grandes esferas de pedra, construídas pelos Incas para o rito do Sol, só poderiam ser *pelouros* de canhão, tanto mais que estavam devidamente acondicionados em *barro e palha,* a fim de não serem danificados pela erosão dos elementos. As balas de pedra eram de morosa e difícil execução, pois tinham de amoldar-se o mais justamente possível à *alma* da boca de fogo a que se destinavam. Escondidas daquela maneira, também não seriam facilmente encontradas pelos indígenas. Mas quem, *antes de Colón,* tivera a precaução de preservar munições naquele local estratégico para uma peça de tiro?

11 — Na Ilha *Hispaníola* (Haiti) encontraram garotos e garotas com uma pigmentação diferente das dos restantes membros da população adulta: «*muito brancos, quase todos brancos como em Espanha; muitos deles são tão brancos como nós* ([12])». Novo mistério, pois parecia tratar-se de um caso de misceginação. Mas que outros europeus teriam podido, alguns anos atrás, gerar aquele bando de crianças mestiças? Que príncipe da Europa pudera enviar, para tão longínquas paragens do ocidente atlântico, uma flotilha de naus com muitos marinheiros e, pelo menos, um canhão *pedreiro;* gente que já fazia trocas com missangas e moedas portuguesas; que deixara uma frigideira de ferro e o modelo para uma fivela de cinto peninsular; que levara espadas, sacando-as da baínha, e bestas de guerra? Que europeus seriam esses que, pelos vistos, não reservavam preconceitos racistas nas relações amorosas? Obviamente, não lavraram registos notariais de perfilhação. Portanto, sem *provas científicas* documentais, os historiadores materialistas antiportugueses persistirão no seu repúdio às *conclusões lógicas.*

12 — A Prof.ª Dr.ª Janina Klawe, da Universidade de Varsóvia, que já dois anos antes da publicação do meu livro ([13]) defendera lucidamente a tese de «Colombo português», na comunicação que fez à Faculdade de História da Polónia, citou um documento encontrado pelo investigador Dr. Antonio Rumeu d'Armas ([14]), Presidente da Real Academia de Historia de Madrid, que pasamos a considerar com o merecido relevo:

a) Logo após a conquista de Granada, achando-se os Reis Católicos no acampamento da «Real» Málaga, Cristóvam Colom foi aí procurá-los para expor-lhes (e à Junta examinadora de sábios espanhóis) o seu projecto de descobrir a Índia pelo poente;

b) Entre os manuscritos do «Instituto de Valencia de Don Juan», em Madrid, Rumeu d'Armas analisou um caderno, com o título: «*Livro dos maravedis que recebeu Pêro de Toledo (...).*» Nele se encontra registado uma dádiva (*limosna*) concedida a Colón pela Rainha Doña Isabel de Castela, e o teor do texto é o seguinte: «*Dj* (deixei) *a* (nome suprimido), *português, este dia, 30 dobras castelhanas, que sua Alteza lhe mandou dar,* (estando) *presente o Doutor Talavera; foram-lhe dadas por Alonso de Quintanilla; este é o português que estava em* (Málaga) *Real. Isto foi à partida de Linhares e sua Alteza lho mandou pagar em pessoa.*»

c) O historiador comentou: «*Qual foi a causa da omissão? Porque o pagador ignorava o nome da personagem, atendida com toda a* consi-

deração e reserva *no acampamento de Málaga? Contudo, identificou-a, com tal cuidado que não admite dúvida e vacilação.*» Por sua vez, Janina Klawe conclui que Pêro de Talavera, não podendo ignorar o nome daquele a quem pagava tal soma, teria recebido instruções para suprimi-lo, ou alguém o fez por ele posteriormente.

13 — O médico de bordo, Dr. Chanca, testemunhou que o Almirante rumava por aquelas águas «*como se por caminho sabido e seguido viéssemos*» e o próprio Colón declarou: «*para a empresa das Índias não me servi de raciocínio nem de matemáticas, nem de mapas-mundos*», manifestando tanta segurança da zona aonde iria encontrar terras, que acrescentou: «*como se as tivesse já fechadas à chave no meu quarto.*» E não blasonava. Ao largar das Canárias, na primeira viagem, recomendou *insistentemente* aos pilotos, com misteriosa certeza: «*depois de terem navegado para poente setecentas léguas, sem terem encontrado terra, não caminhem desde a meia-noite até ser dia.*» Por que motivo não deveriam navegar nas trevas durante esse período? Pois na segunda viagem se provou ser essa zona perigosíssima, devido aos numerosos escolhos, submersos a escassa profundidade, capazes de arrombar o casco dos navios. Chamaram-lhes «*Onze Mil Virgens*». Obviamente, Colombo só poderia ter já explorado aquelas paragens com navegadores portugueses. Será *chauvinismo* concluí-lo?

14 — Desde *1475* que marinheiros estrangeiros só poderiam navegar para leste com os Portugueses, quando devidamente autorizados. Só houve três, e nenhum se chamou *Colombo*. E fora expressamente proibido que qualquer estrangeiro vogasse pela costa de África. Porém, *Cristóvão Colom* continuou a viajar por ela depois de *1475*. Com esse ou outro nome, andou com os Portugueses nas rotas do Atlântico, e apenas porque, como o identificou Rumeu d'Armas, era português.

NOTAS:

(1) In «*Historia de las Indias (...)*», Tomo I, Cap. XV — Madrid, 1556; ed. de 1875/1876.
(2) In «*Diario de a bordo*» — Madrid, 1985; ed. de Luís Arranz, pág. 105.
(3) Ceitis ou «brancas» eram moedas exclusivamente portuguesas de pequeno valor.
(4) In «*Historia del Almirante*», Madrid, 1984; ed. Luís Arranz, pp. 139 e 322.
(5) *Idem*, pg .116.
(6) *Idem*, pp. 167/167.
(7) In «*Diario*», pp. 128 e 130.
(8) *Idem*, pág. 105.
(9) In «*Historia*», pág. 337.
(10) *Idem*, pág. 179.
(11) Ob. cit. Tomo I, Cap. XCI.
(12) In «*Diario*», pág. 92.
(13) «*O Português Cristóvão Colombo, Agente Secreto do Rei Dom João II*» — Lisboa, 1988.
(14) In «*El Portugués Cristóbal Colón en Castilla*» — Madrid, 1984; também autor de «*Hernando Colón, historiador del Descubrimiento de America*» — Madrid, 1973.

IX — A TOPONÍMIA DAS ANTILHAS

1 — A identificação pela sigla cabalística de Cristóvão Colombo como Salvador Fernando Zarco (filho natural do Infante Dom Fernando, Duque de Beja) e afirmando-se natural de Cuba, induziu-nos à análise da toponímia que ele deu às terras antílicas, visto que a maioria dos nomes coincide com os de vilas e aldeias alentejanas, circunscritas no Ducado de Beja ou circundantes, assim como de ilhas e zonas do litoral africano portuguesas. Evidentemente, a toponímia hagiológica pode ser comum à Itália, Espanha e Portugal, já que os santos venerados são quase os mesmos, mas distinguiremos casos específicos, com justificação lógica; e apontaremos outros toponímios que exclusivamente se relacionam com locais ou vocábulos portugueses.

2 — Colón chamou *S. Salvador* à primeira ilha a que aportou, e que, sendo o nome de Cristo (*Xpo*), era o seu próprio nome como indicou na sigla.

3 — Designou a segunda ilha por *Fernandina,* aparentemente em honra de Don Fernando de Aragão, «o Católico». Mas, por que aberração deu logo à segunda ilha o nome do rei que menos se interessara pela empresa, em vez de honrar prioritariamnte a Rainha, graças a quem pudera adquirir as caravelas. Pois não teria sido o nome de seu pai, Dom Fernando, que o inspirara? Mais adiante reconsideraremos esta hipótese.

4 — Só a terceira se denominou *Isabela* (e não *Isabelina*), que bem podia atribuir-se à Rainha de Castela, mas certamente se referia a sua mãe, Isabel da Câmara.

5 — E à quarta chamou *Juana* (e não *Juanina*), parecendo assim honrar o pequeno Príncipe Don Juan. Mas também era o nome do seu *verdadeiro Amo,* o Rei Dom João II. E mais ainda: porque não podia

deixar transparecer que procurara distinguir o Soberano português, também se alheou de dedicar a ilha ao Príncipe de Castela e, para sempre, passou a chamar-lhe *Cuba.*

6 — Sabemos, pela sigla, que *Cuba* era a sua terra natal, no Ducado de Beja, mas o Almirante insinuou tratar-se do nome indígena da grande ilha. É inexacto, porque os índios Tainos designavam «terra» ou «ilha» por *colba,* vocábulo de mais fácil adopção, por ser mais claro e sonante do que *cuba,* que em castelhano significa «tonel» e em latim «cama», designações estas que em nada se adequavam a uma ilha. Ora, em português o nome *Cuba* provém do vocábulo árabe *côba,* que designava «torre». O escudo de armas de João Gonçalves Zarco representava uma *côba* (com dois lobodontes adossados); e «a torre», dizia-se *alcôba,* que em português deu «alcova», ou seja, *câmara,* seu apelido de nobilitação.

7 — Voltando à *Fernandina,* reconsideremos: se Colón, do nome Juan formara Juana e de Isabel, *Isabela,* por que motivo de Fernando não formou *Fernanda*? *Fernandina* é diminutivo feminino de Fernando (filha de Fernando) e Fernandes é patronímio do mesmo nome (filho de Fernando). Portanto, foi Fernandes que gerou *Fernandina,* o que significa que o navegador deu às duas primeiras ilhas descobertas o seu próprio nome: *Salvador Fernandes.*

8 — À outra grande ilha (Haiti) designou-a por *Spaniola* (também escrevendo *Hispaníola*), e não *Spania.* Mais tarde, por evolução natural, os Castelhanos chamaram-lhe «Española». Mas note-se que o termo *Spania* (ou *Hispania*) não se restringia aos reinos de Castela e Aragão, pois correspondia à antiga *Hispéria* dos Gregos, ou seja, a toda a Península Ibérica. Ora *Spaniola* é diminutivo de *Spania,* significando «a pequena *Hispania*», ou seja, a nação ocidental da Península: *Hispaniazinha,* o mesmo que *Portugal.*

9 — A um cabo do extremo ocidental desta ilha Colón denominou *Alfa e Ómega,* o que causou estranheza a todos os investigadores, por ser um símbolo paleocristão: «o *Princípio* e o *Fim*», não havendo outro toponímio igual. Pois não é estranho, visto aquelas letras serem as *umbilicais* da cabala sefirótica temúrica, com a qual se identificou.

10 — Passemos agora a considerar, por ordem alfabética, alguns dos muitos toponímios antílicos, correspondentes a locais, monumentos ou termos especificamente portugueses:

— *Belén* — Exceptuando *Bethlem,* na Jordânia, não existia qualquer outro local com esse nome, a não ser a praia de partida das caravelas, onde, mais tarde, o Rei Dom Manuel I mandaria construir a Torre, quase fronteira ao Mosteiro dos Jerónimos; e surgiu no Brasil.

— *Buena Vista* (Cuba): Ilha de Cabo Verde, doada ao Infante Dom Fernando.

— *Brazil* (Hispaniola): nome outrora dado a uma das ilhas dos Açores e, pouco depois, ao território continental, já descoberto antes de Cabral... E Zarco/Colom bem o sabia.

— *Castelo Verde:* castelhanização de Castro (castelo) Verde, no Ducado de Beja.

— *Concepción* (enseada onde aportou no «Hispaniola»): localidade do Ducado de Beja e igreja fundada por Dona Beatriz, mulher do Infante Dom Fernando, onde este foi sepultado, assim como os meios-irmãos de Colom, mortos na infância (Beja).

— *Curaçao*: termo genuinamente português. Em castelhano ter-se-ia escrito «curación». Nada tem a ver com «corazón», como alguns investigadores presumiram. Significa «acto de curar», pois nessa ilha se trataram com citrinos os marinheiros que estavam a ser vítimas de escorbuto. Luís de Camões, em «Os Lusíadas», fez a primeira referência histórica a esta enfermidade. Ainda hoje se fabrica na ilha um licor de cascas de laranja com o mesmo nome.

— *Faro* (Colômbia): não deve confundir-se *Punta de Faro* com *Punta del Farol* (Morant), a leste da Jamaica, cuja designação é muito ulterior à quarta viagem do Almirante. É o nome da capital do Algarve e ponta mais austral do território português; mas também de uma localidade próxima de *Cuba,* no Ducado de Beja. A palavra provém do antropónimo árabe *Harum,* porque entre as ameias da cidade havia uma imagem da Virgem, e os Moçárabes cristãos chamavam «Santa Maria de Harum» à capital do Algarve (que fora reemurada pelo Emir Ibn Harum), dando mais tarde *Farum, Farão* e *Faro.* Bem se cansaram os genovistas, pródigos em embustes, exibindo na *«Raccolta»* estampas coloridas, cobertas com papel transparente, no qual se realçam, delineados a negro, *faróis* de Génova e de Savona.

— *Galera* (duas Puntas de Galera): Cabo da Ilha de São Miguel dos Açores, de que era Capitão Donatário Rui da Câmara, tio de Colom; também *Ponta da Galé* na Costa da Guiné.

— *Graciosa* (Bahamas): Ilha dos Açores, doada ao Infante Dom Fernando.

— *Guadalupe* (ilha e porto): podem os Espanhóis regosijar-se por possuirem uma N.ª Señora de Guadalupe, mas o termo árabe «*guade*» (rio) subsistiu abundantemente na toponímia portuguesa, existindo uma Serra do Guadalupe. Na Ilha Terceira dos Açores, doada ao Infante Dom Fernando, erguia-se uma ermida votada a Nossa Senhora de Guadalupe; e impõe-se sublinhar que, junto a Sagres (hoje Vila do Bispo), estava a ermida da Virgem de Guadalupe, onde os navegadores do Infante Dom Henrique iam rezar. E outra Nossa Senhora de Guadalupe, no monte de seu nome, perto de Serpa, cuja ermida era centro de peregrinação dos Bejenses, e foi mandada restaurar por Dona Beatriz (mulher do Infante Dom Fernando), quando Beja, substituindo Sagres, se tornou núcleo da Ordem de Cristo, para lá confluindo navegadores insulares e de lá se irradiando os continentais para as ilhas, interligando-se por matrimónios que geraram descobridores e fundadores do Ultramar.

— *Guinchos* (Cuba): em castelhano, «guincho» significa «pau aguçado» ou «gancho, terminado em ponta», mas os dicionários espanhóis especificam que em Cuba «guincho» é uma ave da família das falconídeas. Pois o termo é português, e «do Guincho» se chama a praia a norte de Cascais; e existe uma Ilha do Guincho, junto da Ilha da Madeira. Deve-se o nome às aves, também chamadas «ferreirinhos» ou «pássaros pedreiros», que se abrigam nas rochas e soltam pios estridentes, ou guinchos.

— *Puerto Santo* (Cuba): nome da ilha onde nasceu Filipa Moniz Perestrelo, mulher de Colom.

— *San Antonio* (Cuba): Santo português, de que os Italianos se apropriam; nome do limite oriental do Algarve e localidade dos Açores; também igreja de Serpa, no Ducado de Beja.

— *San Bartolomé:* duas localidades nas Antilhas e no Ducado de Beja (perto de Viana do Alentejo e de Santiago). E os genovistas dizem que o nome foi dado em honra de Bartolomeo Colombo, irmão do cardador de lãs e taberneiro Cristóforo, Almirante das Índias.

— *Sancti Spiritus* (Cuba): todo os membros da Ordem de Cristo eram particularmente devotos do Espírito Santo, nome dado a uma localidade do Ducado de Beja, perto de Mértola.

— *San Jorge:* Padroeiro da Cavalaria portuguesa e nome do Castelo de Lisboa, assim como de uma ilha dos Açores e localidade de Cabo Verde. Ao brado bélico de Santiago, os Portugueses respondiam com o de São Jorge. Pois na monumental colectânea de mistificações, «*Raccolta*», os genovistas usaram do mesmo expediente da estampa colorida, sob

papel transparente, realçando o desenho do *Banco de Santo Giorgio;* mas custa a acreditar que, no século XV, o Almirante das Índias se dedicasse a publicidade bancária.

— *San Juan, San Luiz* e *San Miguel:* localidades do Ducado de Beja; a última, ilha açoriana.

— *Santa Catarina* (Curaçau): nome da toponímia do Algarve, Açores e Mina (para onde Colom disse ter navegado com Bartolomeu Dias), e é localidade do Ducado de Beja. Foi santa particularmente venerada pela Rainha Dona Isabel (mulher de Dom Afonso V) e pela sua cunhada, Infanta Dona Catarina (irmã do Infante Dom Fernando). Em batalha os Portugueses arvoraram o pendão d «Roda de Navalhas», símbolo hagiológico de Santa Catarina, que também decorava os canos dos canhões, assim como a imagem da santa, padroeira em Arzila.

— *Santa Clara* (Cuba): localidade do Ducado de Beja e convento desta cidade.

— *Santa Cruz:* topónimo proliferado por todos os territórios descobertos pelos Portugueses; também nos Arquipélagos dos Açores e da Madeira; e localidade do Ducado de Beja.

— *Santa Lucia* (ou Luzia): encontra-se no Algarve, Açores, Cabo Verde e Ducado de Beja.

— *Sant'Ana* (Guadalupe): localidade do Ducado de Beja e também perto do Convento da Arrábida.

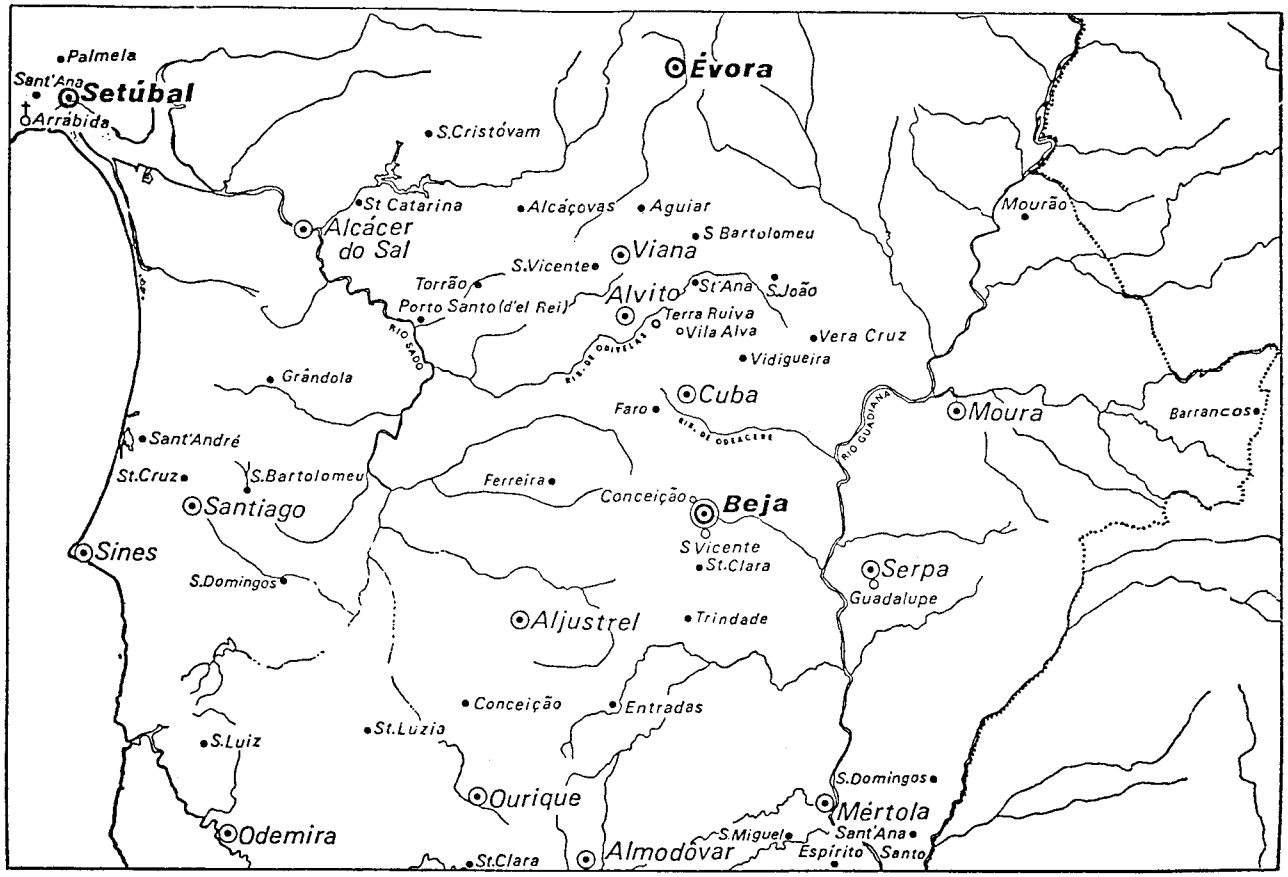
— *Santarén:* este toponímio só existe em Portugal, votado a Santa Irene. No tempo do domínio romano da Península, a Lusitania estava dividida em três «províncias» (conventos jurídicos): *Scalabis* (Santarém), *Pax Julia* (Beja) e Cáceres (que ficou pertencendo à Espanha). Dom João II reuniu Cortes em Santarém, e aí viveu até à morte do filho Dom Afonso.

— *Santo Domingo* e *Trinidad:* localidades do Ducado de Beja (São Domingos e Trindade).

— *San Vicente:* Padroeiro de Lisboa e Mosteiro construído por Dom Afonso Henriques; Cabo de Sagres e Ilha de Cabo Verde; também localidade do Ducado de Beja.

— *Vale do Paraíso:* localidade onde se achava Dom João II quando Colón se lhe apresentou no regresso da primeira viagem, não existindo, no século XV, outro toponímio idêntico.

11 — São estes alguns dos muitos exemplos dos nomes que o Almirante deu a ilhas e portos das Antilhas, relacionados com as suas recordações de Portugal, porque era português.


Palmela
Sant'Ana
Setúbal
Arrábida
Évora
S.Cristóvam
St Catarina
Alcáçovas
Aguiar
Mourão
Alcácer do Sal
S Bartolomeu
Viana
S.Vicente
Torrão
Alvito
St'Ana
S.João
Porto Santo(d'el Rei)
Terra Ruiva
Vila Alva
Vera Cruz
Vidigueira
RIO SADO
RIBEIRA DE OBEIDELAS
Grândola
Cuba
Faro
RIBEIRA DE ODEACERE
RIO GUADIANA
Moura
Barrancos
Sant'André
St.Cruz
S.Bartolomeu
Ferreira
Conceição
Beja
Santiago
Sines
S Vicente
St.Clara
Serpa
S.Domingos
Guadalupe
Aljustrel
Trindade
Conceição
Entradas
St.Luzia
S.Luiz
S.Domingos
Ourique
Mértola
Odemira
S.Miguel
Sant'Ana
Espírito Santo
St.Clara
Almodôvar

X — A INCURSÃO DO ALMIRANTE AOS AÇORES

Apesar das circunstâncias insólitas e dos incidentes de que se revestiu a passagem de Colón pelos Açores no regresso da primeira viagem, foi omitida por todos os cronistas portugueses. Uma tal *omissão colectiva* só pode explicar-se por determinação real. Por que motivo Dom João II e Dom Manuel I ordenaram tão inexplicável *sigilo*?

1 — A 24 de Dezembro de 1492, a caravela de Colón, *Santa Maria*, encalhou no Golfo das Flechas, tendo ele de mudar-se para a *Niña*, na qual partiu para as Antilhas a 16 de Janeiro. A rota que escolheu foi classificada por Morrison [1] de *«erro grosseiro»*, visto ter rumado no sentido do Oceano Árctico. Pois bem, o *erro é do crítico*, já que naquela estação do ano seria a rota mais favorável em relação aos ventos predominantes.

a) Mas, numa época em que não se publicavam boletins meteorológicos, Colón só poderia sabê-lo se já tivesse feito essa viagem com os Portugueses;

b) Se a não fizera, e desprezara a rota das Canárias, é de concluir que teria um objectivo preciso, tanto mais que, à largada das Antilhas, não sofrera qualquer temporal que o impelisse a tal rumo; fazia *«bom tempo, com ares temperados»* e, tendo cumprido a missão do descobrimento das «Índias», devia sentir-se ansioso, assim como os seus homens, de regressar a Espanha e receber os prémio prometidos, pelo que não iria correr os riscos de malogro na viagem de volta, aventurando-se por zonas marítimas desconhecidas.

3 — Num período em que ainda havia testemunhas vivas da primeira viagem, os relatos do Almirante, do filho e do cronista Las Casas são concordes, sem receio de um desmentido.

a) Diz-nos Las Casas que a 3 de Fevereiro o navegador se apercebeu de que a Estrela Polar *«estava muito alta»*, como se o navio se

achasse por alturas do Cabo de São Vicente de Portugal. Mas Colón não corrigiu o rumo, e declarou *não ter ainda chegado à* proximidade *dos Açores*. Ora, o termo *proximidade*, em vez de *latitude*, já indica premeditação quanto à escolha da rota. A 7, viu *plantas* (algas) do Mar de Baga, e disse estar a 75 léguas da ilha açoriana das Flores e, três dias depois, os pilotos Sancho Ruiz, Pedro Niño e Rondán, consultando as suas carta de navegação, calcularam achar-se a 5 léguas da Madeira ou do Porto Santo. Quem lhes teria fornecido essas cartas, a não ser o Almirante? E este observou que «*nenhum tomara* (nos cálculos) *a Ilha de Santa Maria, que é a mais postreira de todas as do Açores*». E o tempo permaneceu bonançoso, sem ventania;

b) Só na noite de 14 se levantou vento, com altas vagas que se cruzavam à proa dos navios, e Martín Alonso Pinzón, que capitaneava a *Pinta*, afastou-se, decidindo seguir a rota das Canárias; mas Colón insistiu na progressão do mesmo rumo, arrostando os iminentes perigos da tempestade e arriscando-se a perder o barco, que tinha pouco lastro.

4 — Perante o medo da tripulação, resolveu tirar à sorte quem deveria ir, descalço, caso se salvassem, em peregrinação de acção de graças a Nossa Senhora de Guadalupe. Para o sorteio utilizou um saco contendo ervilhas secas, tantas quantas os tripulantes, mas só estando uma delas marcada com uma cruz. Foi o Almirante o primeiro a introduzir a mão no saco, e logo a sorte recaiu nele. Fizeram outro sorteio, para ver quem iria em peregrinação a Santa Maria de Souto. E neste ponto impõe-se advertir os incautos de que na «*Historia*» de Fernando Colón, o burlão Fornari, substituiu *Souto* por *Loretto*, cidade da Itália. Mas foi a um marinheiro que saiu a ervilha marcada. Fez-se novo sorteio, desta vez votado a Santa Clara, e tornou a ser o Almirante o peregrino indigitado.

a) Sendo o primeiro a tirar a sorte, bem podia, num gesto de prestidigitação primária, ter já oculta entre os dedos a ervilha marcada e, se assim era, porque desejaria ser o «escolhido»? Só porque havia em Espanha um convento de Nossa Senhora de Guadalupe e outro de Santa Clara? Lembramos que na *Ilha Terceira*, assim como na *Graciosa*, aonde a intempérie poderia fazê-los arribar, *existiam ermidas de Nossa Senhora de Guadalupe;* e na de *São Miguel*, perto do Porto Formoso, havia uma ermida votada a *Santa Clara;*

b) Pretenderia Colón, sempre dado a atitudes espectaculares, adiantar a peregrinação numa daquelas ilhas açorianas, onde viesse a aportar, como se a sorte a tal o predestinasse? Dessa maneira daria à tripulação a impressão de que a Mãe de Deus lhe antecipara o acto de devoção, e ele sempre se manifestava devoto da Virgem, até porque talvez receasse que o suspeitassem de ascendência hebraica... como vieram a suspeitar;

c) Açoitado pela borrasca e sem poder determinar o ponto exacto onde se achava, devido aos balanços do navio, não adivinhava aonde iria ancorar, mas sabia que a Ilha Terceira só distava cerca de 100 quilómetros da de São Miguel, pensando alcançar uma delas. Não se deitava, e só duas noites depois *«dormiu um pouco, porque estava muito tolhido das pernas, por estar sempre desabrigado ao frio e à água e por pouco comer»;*

d) No dia seguinte, Rui García avistou terra a nordeste, e os pilotos logo disseram estar diante da *«Roca de Sintra* (Cabo da Roca), *em Portugal, e os marinheiros já falavam das terras de Castela»;* mas o Almirante objectou que se achavam na zona dos Açores. Porém, *«pela grande cerração, não pôde reconhecer que ilha era».* Lançou ferro, mas perdeu a âncora;

e) *Inexplicável!* — exclamam os que teimam na saga do cardador de Génova. Contudo, Colón escreveu no *«Diário de bordo»: «aquela sua navegação tinha sido muito certa e que tinha carteado* (seguido a carta) *bem, pois tinha a certeza de que estava na comarca das ilhas dos Açores e que aquela era uma delas (...) que fingira ter andado mais caminho, para iludir os pilotos e marinheiros que sabiam cartear, porque queria manter-se senhor da rota das Índias (...) porque nenhum de todos eles traziam o seu caminho certo, pelo que nenhum poderia estar seguro da sua rota para as Índias.»* Justificação conveniente!

3 — A ilha que se avistara era a de Santa Maria, a 70 quilómetros da de São Miguel. Na única barca que trazia a bordo mandou 4 homens a terra, que regressaram com 3 portugueses e a oferta de galinhas e pão fresco. Informaram-no de que o capitão da ilha, João Castanheira (que o deturpador italiano da *«História»* crismou de Giovani Castanheda), *«que o conhecia muito bem»,* o mandava saudar e não viera pessoalmente, porque vivia longe, mas não deixaria de fazê-lo na manhã seguinte (2). Mas de onde o conhecia *tão bem?*

a) Quando o dia despontou, Colón mandou quase toda a tripulação à ermida local, votada a Nossa Senhora (dos Anjos), mas os homens,

que tinham partido na barca, em camisa e descalços, não regressaram. Eram apenas 11 horas da manhã, mas não esperou por eles e, com os poucos marinheiros que mantivera a bordo, levantou ferro, perdendo na manobra uma segunda âncora. Resolveu dobrar um cabo, *que ocultava a ermida,* e foi postar-se diante desta, como se muito bem soubesse onde se achava, e avistou muitos cavaleiros armados. Pouco depois, uma barca acercou-se da *Niña,* com homens também armados. Então Colón mostrou-se indignado, dizendo que o Rei de Portugal não deixaria de puni-los pela atitude hostil, visto ele ser Almirante do Mar Oceano e Vice-Rei das Índias, com cartas de recomendação para todos os Príncipes do mundo; que ainda tinha tripulação suficiente para chegar a Espanha, mesmo sem os homens detidos em terra, e que os naturais da ilha pagariam caro a afronta. E o capitão da barca respondeu-lhe: *«Cá não conhecemos Rei e Rainha de Castela (...). Vou fazer-vos saber quem é o Rei de Portugal e vós tendes de render-vos.»* Retorquiu-lhe Colón que não largaria para o mar sem levar 100 portugueses presos e que voltaria à ilha para despovoá-la. Então regressou à enseada onde antes fundeara.

b) Estamos perante um trecho ferido de incongruência, para minorar o desaire aos olhos dos Espanhóis, visto que, pelo *Tratado de Toledo,* sabia estar em águas de jurisdição portuguesa; apenas tinha a bordo 3 *marinheiros,* sendo o resto da tripulação constituída por índios inexperientes; e uma futura incursão de represália provocaria a guerra. Mas, como *português* que era, não escondeu a orgulhosa resposta do capitão da barca.

4 — No dia 20 mandou encher as pipas de água, para lastro, e fez reparações; mas perdeu as amarras e, na manhã seguinte, fez-se *«de vela para a Ilha de São Miguel, embora em nenhuma das dos Açores haja bom porto para o tempo* (temporal) *que fazia».* Mas, com a borrasca, não avistou São Miguel e voltou *«a Santa Maria, para ver se podia recuperar a sua gente e a barca e as amarras e as âncoras que lá deixava (...). Logo veio uma barca com 5 marinheiros, 2 clérigos e 1 escrivão, que subiram à caravela e, porque era noite, ali dormiram e o Almirante fez-lhes as honras que pôde (...). Teve de mostrar-lhes a carta geral dos Reis para todos os Príncipes (...) e eles se foram a terra contentes e logo entregaram toda a gente com a barca».* E os marinheiros disseram-lhe que *«se tivessem preso o Almirante nunca o deixariam livre, porque disse o Capitão que o Rei seu senhor assim o tinha mandado».* Finalmente, a 24, Colón fez-se ao mar, de regresso.

a) Não havendo rádio nem telégrafo, como poderia Dom João II adivinhar que Colón se daria à fantasia de passar pelos Açores? Morrison concluiu que o Rei teria ordenado a prisão do Almirante, porque os navios castelhanos costumavam seguir a navegação portuguesa e alguns tinham assaltado mais que uma caravela. *Mas concluiu mal.* Essas abordagens corsárias, ocorridas em 1474, ainda no reinado de Dom Afonso V, tinham cessado, havia já *13 anos,* após a *«Carta Régia»* de 1480 e o *Tratado de Toledo.*

b) Como explicar a mudança de atitude de João Castanheira, da manhã de 19 para a noite de 22, aparentemente desobedecendo às ordens reais? Pois não foi punido, vindo mais tarde a ser nomeado juiz (3). Quem era ele, e quem teria podido dar-lhe novas instruções?

5 — Segundo Gaspar Frutuoso (4), João Castanheira fora Escudeiro do Duque Dom Manuel (futuro Rei) e só desempenhava interinamente o cargo de Capitão da ilha, na ausência do efectivo, João Soares de Albergaria, que, em Junho de 1492, fora casar em segundas núpcias com Dona Branca de Sousa Falcão, de *Beja.* Fora Capitão de Santa Maria e de São Miguel e estivera na Ilha da Madeira (entre 1470 e 1474), em casa do 2.º Capitão do Funchal, João Gonçalves da Câmara, *tio de Salvador Zarco/Colom.* E diz Frutuoso: *«foi ter a ela* (Madeira) *com sua mulher, Beatriz Godiz, muito enferma, em cuja cura, fazendo muitos custos, lhe foi necessário vender uma das ilhas e (...) lhe comprou Rui Gonçalves da Câmara esta ilha de São Miguel que então estava mais erma* (menos povoada) *que a de Santa Maria, por 2 mil cruzados em dinheiro contado e 4 mil arrobas de açúcar, que naquele tempo devia ser boa fazenda, pois por tanto se vendia uma ilha tão grande como esta.»* Rui da Câmara estava ansioso por ter uma Capitania como o seu irmão João. Sendo segundo, não tivera a da Madeira, mas surgia-lhe a oportunidade de comprar a de São Miguel e, para tal, foi autorizado pela Infanta Dona Beatriz, viuva de Dom Fernando, Duque de Beja, *pai de Salvador Zarco/Colom,* e a quem Dom Afonso V doara o Arquipélago. João Soares de Albergaria enviuvou e ficou em Santa Maria, enquanto Rui da Câmara foi para São Miguel.

a) Natural é concluir-se que o Almirante tencionava aportar a São Miguel e não a Santa Maria. Provavelmente, cumpria-lhe dizer ao tio que transmitisse ao Rei (seu *cunhado*) que «descobrira» as Antilhas, como fora previsto, mas a tempestade arrastara-o 70 quilómetros para Santa Maria, onde nem sequer se encontrava João Soares de Albergaria.

b) Segundo Morrison, a demora imposta a Colón destinava-se a esperar pela hipotética chegada tardia da *Pinta* e da *Santa Maria,* a fim de os Portugueses poderem apoderar-se de toda a flotilha das Índias. Mas Morrison é um americano do século XX e não raciocinou de acordo com os meios de comunicação do século XV, quando os Reis não emitiam circulares noticiosas a todos os postos territoriais. Dom João II não podia adivinhar que a flotilha passaria pelos Açores; e a viagem de Colón não constava da *«Carta Régia».*

c) Castanheira devia ter querido averiguar o motivo da presença do Almirante em Santa Maria e retardou-o para consultar Rui da Câmara. Teve três dias par enviar uma caravela a São Miguel, a perguntar como conviria actuar. Os açorianos eram marinheiros experimentados, afeitos às águas do Arquipélago e lestos a navegar por elas, com qualquer mar.

d) Apesar das desfavoráveis condições da *Niña* e do tempo, Colón ainda tentou ir a São Miguel. Mas *como poderia estar seguro de que aí também não o apresariam,* tanto mais que era uma ilha mais povoada e armada? A caravela trouxe a resposta de Rui da Câmara, informando Castanheira de que tudo fora previamente planeado. E este *«conhecia-o muito bem»,* não só porque fora escudeiro de Dom Manuel, *meio-irmão do Almirante,* mas também porque, ao longo do relato, se prova que Colón conhecia perfeitamente os Açores.

6 — Ao regressar dos Açores, o Almirante escreveu uma carta a Santángel, escrivão da Ração (Finanças) dos Reis Católicos, datada de 15 de Fevereiro de 1493, no próprio dia em que aportou a Santa Maria. Mas diz achar-se nas *Canárias.* E juntou à carta uma folha, datada de 14 de Março, na qual relata que, estando no *«mar de Castela»,* sofreu um temporal, *«mas corri a este porto de Lisboa, onde hoje estou, que foi a maior maravilha do mundo»* (por salvar-se). Destas informações ressaltam duas discrepâncias: escreve *Canárias* por *Açores* e, achando-se ao largo de Lisboa, vindo directamente de Santa Maria, diz *mar de Castela»,* quando este, no norte da Península, termina nas águas de Vigo. Estamos perante um hábil expediente, para que Santángel não pensasse que ele tivera a precisa intenção de ir ao Arquipélago açoriano e depois rumar precisamente para Lisboa, a fim de apresentar-se a Dom João II e prestar-lhe contas da missão cumprida: ultrapassara o paralelo das Canárias, dando ao Soberano o desejado pretexto de preparar o Tratado de Tordesilhas.

NOTAS:

(1) Vide «*The Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus*» — Boston, 1940.

(2) In «*Historia del Almirante*», Cap. XXXVIII; Las Casas: «*Historia de las Indias (...)*», Vol. I, Cap. LXVII, pp 451/454; Vide «*Le histoire della vita e dei fatti de Cristoforo Colombo*», Cap. 35, pág. 219.

(3) Vide «*Subsídios para a Historia de S. Miguel — Capitães Donatários (1436/ /1766)*» — Lisboa, 1972, de Francisco de Athayde M. de Faria e Maia.

(4) In «*Saudades da Terra, historia genealogica de Sam Miguel*», do século XVI, transcrição integral de Francisco Maria Supico e José Pedro Cardoso — Ponta Delgada, 1870.

XI — A ESTADIA DO ALMIRANTE EM PORTUGAL E ARZILA

1 — A 3 de Março de 1493, navegando Colón com rumo leste, levantou-se forte ventania, mas *«ainda caminhou sessenta léguas»*, até que se rasgaram as velas. No dia seguinte avistou a Roca de Sintra (Cabo da Roca) e decidiu ir abrigar-se no Tejo. Esta é a versão que escreveu no *«Diário de a bordo»*, e que Fernando Colón e Las Casas copiaram. Chegado ao estuário do rio de Lisboa, mandou a barca a Belém, com uma carta, pedindo a Dom João II autorização para ancorar diante do Restelo, onde fundeou na alvorada do dia 5, perto da *«grande nau do Rei de Portugal, a qual estava também surta no Tejo, e a mais bem armada de artilharia e de armas que nunca se viu»*. E então *«veio o patrão* (1) *dela, que se chamava Bartolomeu Dias,* de Lisboa, *com um batel, armado em caravela»*, convidando Colón a entrar no batel, para que fosse explicar aos Ministros o motivo da sua vinda; mas ele recusou, dizendo ser Almirante do Mar Oceano e Vice-Rei da Índia e trazer cartas dos Reis de Castela para todos os Príncipes do mundo. Dias voltou para a nau, informando o capitão, Álvaro Damán, que foi pessoalmente à *Niña, «fazendo grande festa»*, com tambores, trombetas e pífaros e prestando-se a dar-lhe quanto necessitasse.

2 — Deste texto é de concluir que, já na véspera, o Rei o autorizara a lançar ferro defronte de *Belém* (nome que deu a um porto de Verágua, Panamá). E surgem as primeiras discrepâncias que confundiram todos os historiógrafos colombinos.

a) Como explicar que o Almirante se referisse tão vagamente a Bartolomeu Dias (do Cabo da Boa Esperança), com quem, decerto, em Dezembro de 1481, partira, com uma frota de 8 navios, para a Mina, com materiais de construção do Castelo de *S. Jorge* (nome que deu a uma ilha antílica) e talvez já tivesse viajado até Génova, em Junho de 1478; e a quem, segundo se presume, teria ajudado a traçar o mapa da rota da passagem do Cabo, após a carta de 1488, em que o Rei de

Portugal o trata por «*meu bom amigo em Sevilh*»? E também é estranho que *excepcionalmente* (pois não o fazia em relação a outrem) tivesse acrescentado ao nome do navegador a respectiva naturalidade: *de Lisboa.*

b) Sucede que, enquanto Bartolomeu Dias (do Cabo) navegava ao sul do Equador, um outro seu homónimo, em Novembro de 1487, comandava a nau *Figa,* armada contra os Biscaínhos (2); o mesmo que, de 1490 a 1495, era patrão da *São Cristóvão,* descrita por Garcia de Resende (3): «*Mandou El-Rei fazer uma nau de mil toneis, a mais forte e bem acabada e maior que nunca até então foi vista, de tão grossa e forte liança e tão grosso tabuado que a artilharia não podia passar* (perfurá-lo), *e tinha tantas bombardas grossas e outras artilharias que foi muito falado nela em muitas partes.*» Portanto, este patrão da *São Cristóvão* não era o mesmo Bartolomeu Dias, amigo de Salvador Zarco/Colom.

c) Quanto a Álvaro Damán (*Damão*), capitão da nau, talvez pudesse ser Álvaro *Damião* de Aguiar, filho de Álvaro Esteves (o primeiro a atingir o Equador e a dar a uma baía o nome de *Santa Marias das Neves,* topónimo similar ao que Colón deu a outra, nas Antilhas: *N.ª Sr.ª de las Nieves*) e que «*foi à Índia*» (4). Mas este, em 1493, ainda não tinha categoria para capitão de nau. Ora, Fernando Colón, estranhando o nome de *Damán,* corrigiu-o para *Dacuña.*

3 — Nos dias 6 e 7, muitos cavaleiros da Corte e povo de Lisboa foram à *Niña* ver os índios. Que teria feito o Almirante nestas 48 horas? Diz que só a 8 Dom João II lhe mandou Dom Martinho de Noronha com uma carta convidando-o a ir vê-lo e indicando já ter dado ordem aos ministros para que o abastecessem daquilo que precisasse. E Colón foi dormir a Sacavém. Mas a casa de quem? Ora sabemos que Diogo Dias, irmão de Bartolomeu (do Cabo), que mais tarde iria como escrivão da nau capitânia de Vasco da Gama à Índia (5) e também como capitão da pequena nau de mantimentos, com Cabral, ao Brasil, era antes destas viagens «*almoxerife de Sacavém*». Uma visita de amizade e cortesia?

4 — Ao romper da aurora do dia 9, foi Dom Martinho buscá-lo e levou-o para Azambuja, «*a nove léguas de Lisboa*». Daí seguiu a encontrar-se com o Rei no palácio de campo de Vale do Paraíso. O Soberano recebeu-o «*com muita honra e mandou-o sentar*», convite inexplicável, visto que nessa época uma tal distinção só era concedida a nobres de alta linhagem, dignos do maior merecimento real. Depois de palestrarem, o Rei incumbiu Dom João de Menezes, Prio do Crato, «*a mais principal*

pessoa que ali se achava», de levar o Almirante a hospedar-se em sua casa. Mas o Prior do Crato vivia em Santarém.

5 — Ressaltam novas discrepâncias. Conquanto saibamos que Rui de Pina ([6]) peca por frequentes imprecisões históricas, baseando-se em «ouvir dizer» (tendo-se, por exemplo, limitado a mencionar vagamente a passagem do Cabo da Boa Esperança e omitindo o nome de Bartolomeu Dias), merece ser aqui citado, pois diz que o Rei Dom João II teria mostrado desagrado ao ver que os índios, que Colón lhe exibia, não eram negros de África. Mas Pina copiou o texto do italiano Pietro Martir di Anghiera, cronista dos Reis Católicos ([7]). Contudo, Fernando Colón diz *«que o Rei ouviu, com semblante alegre, as particularidades da sua vitória, embora lhe parecia que, pelo tratado com os Reis de Castela, lhe pertencia aquela conquista. Ao que o Almirante respondeu que nada sabia do que fora tratado e só lhe fora mandado que não fosse à Mina de Portugal, na Guiné* (costa de África), *o que tinha fielmente cumprido, ao que replicou o Rei que tudo estava bem e tinha a certeza de que tudo se arranjaria como a razão determinasse»*. Era a farsa, combinada entre ambos, pois Colón já repetidas vezes se referira ao *Tratado de Toledo* e estivera em Lisboa, com o Rei, apenas 5 anos antes, ou seja, já passados 8 anos após o Tratado.

6 — Causa natural suspeita a cronologia que o Almirante atribuiu aos acontecimentos, retardando o seu encontro com o Rei e alongando depois, desnecessariamente, a sua estada em Vale Paraíso, decerto para ocultar a ida a Santarém, 6 léguas mais a norte. Note-se que aos canais antílicos, a norte de Cuba, chamou *Santarén* ([8]), *S. Nicolas* e *Sr.ª de Assumpción* e, naquele tempo, as únicas duas freguesias da vila (onde o Rei vivera até à morte do filho, Príncipe Dom Afonso) eram precisamente *S. Nicolau* e *N.ª Sr.ª de Assumpção*. Colón escreveu ter ouvido missa na manhã de 10, com Dom João II; mas só a 11 teria almoçado com o Soberano, e este, ao despedir-se, *«mostrou-lhe muito amor»*. Custa a crer tanta ternura pelo cardador de lãs, numa época de acentuada separação de classes sociais.

7 — A tripulação da *Niña* permanecia no Tejo, ansiosa por rever as famílias e receber o aplauso dos Reis e do povo, mas Colón não mostrava a menor pressa. Nessa tarde, de novo acompanhado por Dom Martinho, foi para Vila Franca e, daí, para o Mosteiro de Santo António,

a fim de ir *«beijar as mãos à Rainha, e com ela estava o Duque e o Marquês»*, que lhe *«fizeram grande honra»*. E à noite, em vez de voltar para bordo, preferiu dormir em Alhandra. Por onde pairara nos tempos mortos das datas que achou conveniente registar? Teremos de convir que nisto demonstrou um *«dolce far niente»*, bem italiano. Segundo disse, só no dia 12 teria regressado à *Niña*, que já estava aparelhada e abastecida, pronta a largar, mas só levantou ferro *2 dias depois;* dobrou o Cabo de São Vicente, passou ao largo de Faro e, ao fim da tarde de 15, aportou a Saltés. E em Sevilha foi a apoteose.

8 — Já provámos que o Bartolomeu Dias da *São Cristóvão* não era o do Cabo da Boa Esperança. Resta-nos identificar as restantes personagens que o acolheram em Portugal:

a) *Dom Álvaro da Cunha*, capitão da *São Cristóvão*, era irmão de Dom Rui da Cunha ([9]) (que no cargo de Almirante substituíra Dom Duarte de Menezes ([10]) e filho do seu homónimo, casado com Beatriz, irmã de Isabel de Mello, primeira mulher de Dom Duarte de Menezes, que morrera no malogrado assalto a Tânger, para salvar o Rei Dom Afonso V e o Infante Dom Fernando. *Dom Martinho de Noronha* era filho de Beatriz (irmã de Dom Duarte de Menezes) e de Dom Fernando de Noronha, irmão do Arcebispo de Lisboa, Dom Pedro de Noronha, pai dos filhos de Isabel Moniz Perestrelo, *cunhada* de Colom. E o *Prior do Crato, Dom João de Menezes*, era filho de Dom Duarte de Menezes e também parente de Dom Álvaro da Cunha.

b) Sabemos que a *Rainha Dona Leonor* (nascida em Beja), a quem o Almirante fora *«beijar as mãos»*, era sua meia-irmã. O *Duque* só poderia ser o *de Beja*, futuro *Rei Dom Manuel I*, e também seu meio-irmão; e o *Marquês* seria certamente o *de Vila Real* ([6]), *Dom Pedro de Menezes* (que em Toro combatera ao lado de Dom Afonso V), irmão de Dom Martinho e primo de Dom João. Só assim se entende o acolhimento amistoso dado ao «cardador de lã genovês».

9 — Não tendo o Almirante podido comunicar o sucesso de viagem a seu *primo* Rui da Câmara, Capitão de São Miguel, nem ao de Santa Maria, João de Albergaria, para que estes enviassem a mensagem ao Rei, resolveu transmiti-la pessoalmente e aproveitou a estadia em Portugal para rever familiares e amigos. Razão tivera para mentir a Luís de Santángel, na carta que datara das Canárias (por onde ele não passara)

e na folha nela inserta, já redigida em Lisboa, no próprio dia 14 da sua largada para Castela.

10 — A tempestade diante de Lisboa, se não foi inventada, era-lhe propícia para justificar tão desviada rota de regresso, forçando-o a navegar com um só pano: o *«papa-figos»*, que ele sempre ortografou em português. E agora Dom João II, devidamente informado, já poderia rascunhar os termos do imediato *Tratado de Tordesilhas*, mudando a linha divisória do mundo para 370 léguas a oeste de Cabo Verde, e assim assegurando para Portugal a posse do Brasil e da Terra Nova e o comércio com todo o Oriente.

11 — A 9 de Maio de 1502, tendo o Almirante partido de Cádis para a quarta e última expedição de descobrimento do Atlântico ocidental, seguiu a rota habitual das Canárias e, a 11, aportou a Santa Catarina, onde tomou um insólita decisão. Diz Fernando Colón que seu pai levava 4 navios com 140 homens, e que *«ao segundo dia fomos a Arzila, para socorrer os Portugueses, que se dizia estarem muito apertados; mas, quando chegámos, já os Mouros tinham levantado o cerco, pelo que o Almirante enviou o Adiantado, seu irmão Bartolomeu, e a mim, com os capitães dos navios, a terra, para ir visitar o Capitão de Arzila, a quem os Mouros tinham ferido num assalto. O qual agradeceu ao Almirante por esta visita e as ofertas que lhe fazia; por esse motivo lhe enviou certos cavaleiros que tinham consigo, alguns dos quais eram parentes de Dona Filipa Moniz, mulher que foi, como já disse, do Almirante em Portugal»*. Mas como se atrevia, sem autorização dos Reis Católicos, a arriscar a vida dos seus homens, tanto mais que eram poucos para combater os índios, que, na anterior viagem, lhe tinham dizimado o efectivo da flotilha? Como se permitia dar aos Portugueses os víveres (as únicas ofertas de que necessitavam após o cerco), que lhe seriam essenciais para a travessia do Atlântico? Perplexos, os investigadores atribuiram tal loucura ao seu «espírito cristão». Reconhecemos que não cumpria ordens de Dom João II, pois este já morrera 7 anos antes, e Dom Manuel I, orgulhoso de possuir a maior armada do mundo, não iria encomendar-lhe um tal sacrifício.

12 — Naquela data quem seria o Capitão de Arzila? Dom João de Menezes, Prior do Crato, que o hospedara em Portugal, em Março de 1493! Não, porque precisamente no mês seguinte pedira dispensa das

ordens eclesiásticas para casar e, conquanto fosse nomeado Capitão de Arzila, logo deixara a praça-forte para comandar uma frota de 20 navios, com que atacou Orão e, depois, defendeu Veneza do cerco dos Turcos, sendo, por essa empresa, elevado a Conde de Tarouca. Pois o novo Capitão de Arzila era o seu filho *Dom Duarte de Menezes* (homónimo de seu avô), casado com Filipa de Noronha (filha de João da Câmara, irmão de Isabel), *prima direita* de Colom. De resto, João da Câmara estava casado com Leonor de Vilhena, filha de Dom João de Menezes e irmã do Capitão de Arzila, Dom Duarte de Menezes.

13 — Sendo porto de mar, Arzila tinha três fronteiras terrestres, pelo que os cavaleiros enviados ao Almirante por Dom Duarte de Menezes, deviam ser os três fronteiros da praça. Era o *Conde de Borba*, o *Visconde de Vila Nova de Cerveira* e *Dom Fernando de Castro*.

a) O Conde de Borba, *Dom Vasco de Menezes Coutinho*, recentemente agraciado por Dom Manuel I (1500) com o título de Conde de Redondo, era filho de Dom Fernando Coutinho (futuro Marechal) e de Maria de Noronha (filha de João da Câmara), *prima direita* de Colom; e era neto de Dom Vasco Fernandes Coutinho, Conde de Marialva, em cuja casa de Matosinhos vivera João Gonçalves Zarco, *avô* do Almirante.

b) O Visconde de Vila Nova de Cerveira, *Dom Francisco de Lima*, fora casado com Isabel de Noronha, filha de Dom João de Almeida, Conde de Abrantes, e de Inês de Noronha; mas esta era filha do Arcebispo de Lisboa, Dom Pedro de Noronha, e de Isabel Moniz Perestrelo, *cunhada* de Colom. E *Dom Francisco de Lima* casara em segundas núpcias com Isabel, irmã de Maria de Mello; ora esta casara com Diogo Moniz Perestrelo, sendo ambos *primos* de Filipa Moniz Perestrelo, falecida mulher de Salvador Zarco/Colom.

c) *Dom Fernando de Castro* era filho de Dom Rodrigo de Castro, Conde de Monsanto, e de Maria Coutinho, filha de Dom Fernando Coutinho (já citado) e *prima por afinidade* de Colom.

14 — Na breve alusão à ida do Almirante a Arzila, Fernando Colón não mentira, referindo a presença de *parentes* de Filipa Moniz Perestrelo, e só a mencionou porque a identidade de seu pai tinha de ser sempre ocultada. E assim se explica este mistério colombino. O Almirante desviara-se da rota das Antilhas, arriscando a própria vida e a dos

listica, Cristovao Colombo era portugues.

NOTAS:

(1) Posto inferior a Capitão de nau.
(2) Vide «*Aclaração do Feito de Bartolomeu Dias*», de Viriato Campos — Lisboa, 1987.
(3) Vide «*Chronica d'El-Rei D. João II*» (escrita depois de 1515), ed. 1545.
(4) No meu livro «*O Português Cristóvão Colombo, Agente Secreto do Rei Dom* João II», considerei erradamente ter sido *Damán* quem recebera o Almirante no Tejo.
(5) Vide «*Décadas da Ásia*», de João de Barros (1.ª Década - 1545), ed. 1553; «*Chronica de D. Manuel*», de Damião de Góis (1550), ed. 1556; e a «*Carta ao Rei Dom Manuel I*», de Pêro Vaz de Caminha (escrita em 1500).
(6) In «*Chronica do Rei Dom João II*» (escrita depois de 1515), ed. 1790.
(7) Conde de Viana do Alentejo e de Viana do Minho; Capitão e Governador de Alcácer-Ceguer; Alferes-mor do Reino e Alcaide-mor de Beja.
(8) Também Conde de Ourém e Capitão-donatário de Ceuta.

ESTE LIVRO FOI COMPOSTO E IMPRESSO
NA EDITORIAL MINERVA — MINIGRÁFICA
COOPERATIVA DE ARTES GRÁFICAS, CRL
RUA DA ALEGRIA, 30 — 1200 LISBOA

Depósito Legal n.º 40 394/90

OS ESTALEIROS DA RIBEIRA DAS NAUS

Comunicação apresentada pelo Cap.-m.-g. Henrique Alexandre da Fonseca,
na Academia de Marinha em 29 de Novembro de 1989

Os Estaleiros da Ribeira das Naus

Começamos por recordar que a zona marginal do Tejo entre a Praça do Município e a igreja da Conceição Velha se chamava antigamente a Ribeira.

Outrora um esteiro do Tejo penetrava por onde é hoje a Baixa de Lisboa e recebia as águas de duas ribeiras, uma que vinha dos lados da actual Avenida da Liberdade e a outra de Arroios. Na época da dominação visigótica o esteiro estava reduzido a um estreito riacho, rodeado de terrenos alagadiços, e no tempo dos mouros já não tinha importância militar, reduzindo-se a terrenos alagadiços(1).

Ficavam na Ribeira as principais casas comerciais de Lisboa e as tercenas ou taracenas onde se guardavam apetrechos náuticos. No tempo de D. Dinis, as "taracenas do Rei" estavam situadas entre a actual Rua do Ouro e a Praça do Município e a zona comercial estendia-se para oriente até à actual Rua da Alfândega, ficando por fora da antiga cerca moura. Como eram frequentes os ataques de piratas, D. Dinis mandou construir, em 1294, uma muralha que atravessava a actual Rua do Comércio e acabava na Praça do Município. D. Fernando mandou fazer uma nova muralha, em 1373, mais ao sul e paralela à anterior, entre a Rua do Comércio e os edifícios do lado norte da Praça do Comércio. Diz Vieira da Silva que, no século XIV, do lado de fora destas muralhas havia apenas uma pequena praia(2).

Como se sabe, o Infante D. Henrique fundou em Lagos a Casa da Guiné, onde se vendiam as mercadorias e os escravos que os navios dos Descobrimentos traziam da costa ocidental de África. Em 1491, reinando D. João II, foi fundada a feitoria de S. Jorge da Mina e o comércio com aquela região desenvolveu-se tanto que a Casa da Guiné, então já em Lisboa, passou a designar-se Casa da Guiné e Mina.

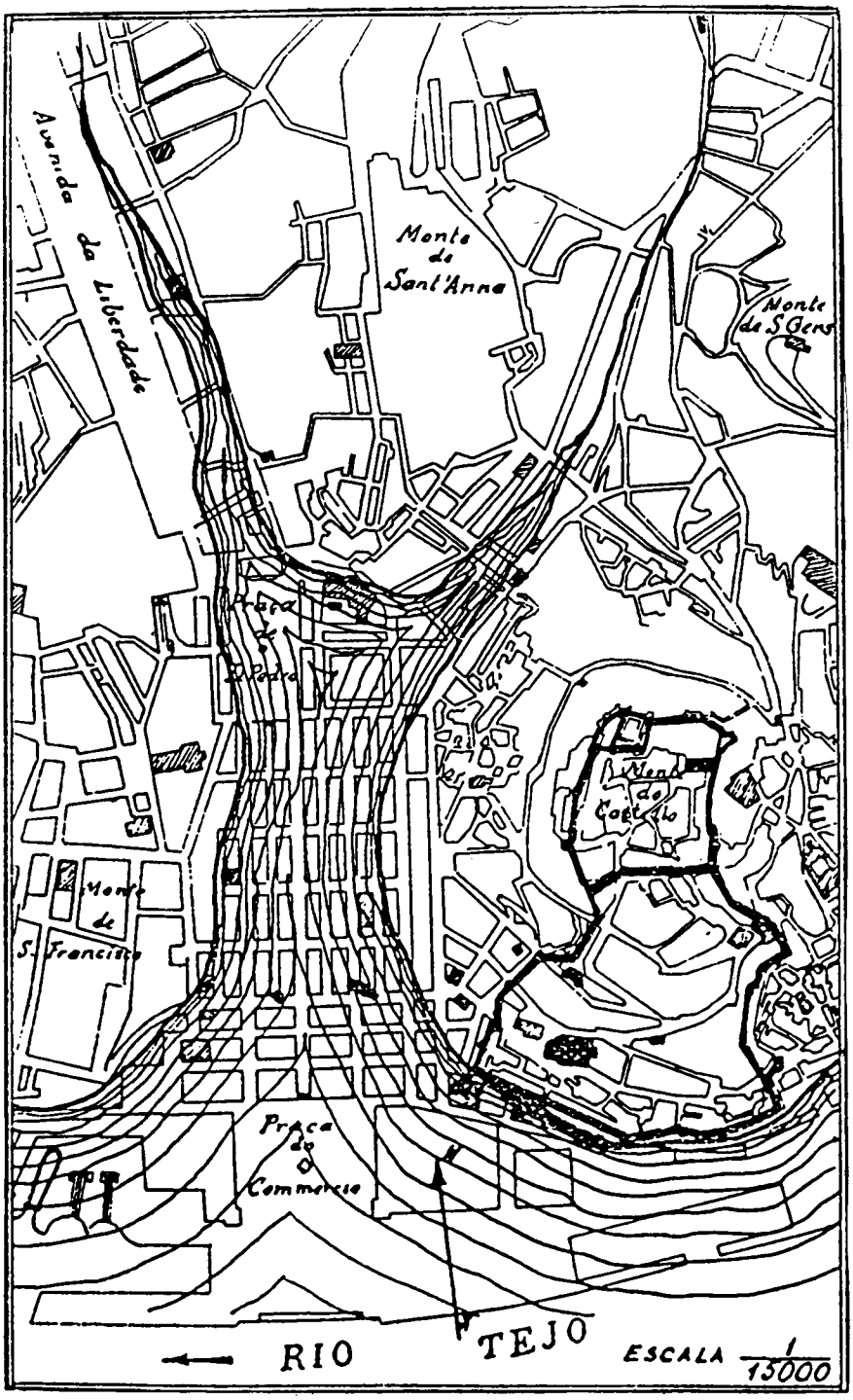
Quando o nosso comércio se estendeu para o Oriente, a Casa da Guiné e Mina passou a chamar-se Casa da Guiné e Índia ou, simplesmente, Casa da Índia.

D. Manuel acompanhava com o maior interesse a construção e aprestamento dos navios que partiam para a Índia. Diz Gaspar Correia que o rei vinha todos os dias da Alcaçova do Castelo de Lisboa, onde residia, à Ribeira, e para acompanhar mais de perto o armamento dos navios, mandou construir naquele local "nobres paços e por debaixo deles grandes casas de recolhimento das mercadorias da Índia e Mina"(3). O Paço da Ribeira começou a construir-se entre 1500 e 1505, segundo o visconde de Castilho. Ocupava o espaço onde estavam as antigas taracenas e a Judiaria Pequena,

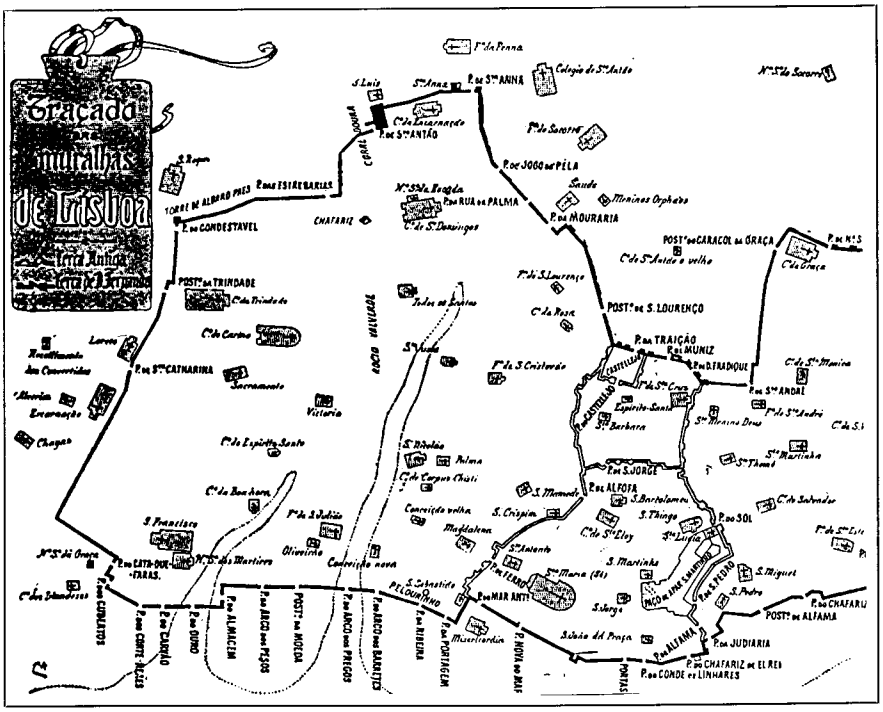
(1) Vieira da Silva, "As Muralhas da Ribeira de Lisboa", Vol. I, pág. 6 e a "Cerca Moura de Lisboa", págs. 20 a 22.

(2) "As Muralhas da Ribeira de Lisboa", Vol. II, pág. 130.

(3) "Lendas da Índia", pág. 529.



(do livro "Lisboa Antiga" de Júlio de Castilho)
Planta que mostra como seria Lisboa antes da conquista no ano de 1147, o traçado das muralhas mouriscas e a situação do esteiro do tejo que se presume atravessava a Baixa de Lisboa



As muralhas de Lisbôa nos séculos XIV e XV

Armazém da India e Guiné, o Armazém de Mantimentos e o do Almoxarife da Ribeira. Nas Casas da Índia e Mina guardava-se e fazia-se a venda das especiarias e dos outros artigos que vinham do Oriente e das feitorias de África. Os Armazéns destinavam-se à guarda de materiais para a fábrica e aprovisionamento das naus da Índia e das armadas de guarda-costa.

(4) "A Ribeira de Lisboa", Livro III, Capítulo II, pág. 245.

(5) "Sumário em que brevemente se contam algumas coisas... que há na cidade de Lisboa".

(6) "Descrição da cidade de Lisboa".

VISTA DE LISBOA NOS FINS DO SECULO XVI. — COPIA DA ESTAMPA N.º 1 DA OBRA «CIVITATES ORBIS TERRARUM — LIBER PRIMVS» POR GEORGIVS BRAVN AGRIPPINENSIS — 1.ª EDIÇÃO, 1572.
Gravura em cobre com 48cm,8 de base por 30cm,5 de altura

No reinado de D. Afonso V já existia o cargo de vedor dos Armazéns de Lisboa que foi exercido por Duarte Chira. Houve também o cargo de vedor-mor das Artilharias e dos Armazéns do Reino, criado por aquele rei a 30 de maio de 1480, "para nos tempos de necessidade ter cargo de poder sobre todos os outros oficiais das ditas artilharias e armazéns". D. Afonso V empossou nessas funções Lisuarte de Andrade[7] que foi depois confirmado no mesmo cargo por D. João II. Este rei substituiu-o mais tarde por Diogo de Azambuja, por carta de 13 de Dezembro de 1487 e fixou os seus poderes por carta de 18 de Agosto de 1489[8].

No reinado de D. João II houve também o cargo de recebedor dos Armazéns, sabendo-se que exerceu essas funções, de 1480 a 1487, Diego Marques. O grande navegador Bartolomeu Dias exerceu também as funções de recebedor, de 1494 a 1497 e D. Manuel fez-lhe quitação de alguns artigos e dinheiro que ficou devendo no exercício daquele cargo[9].

De referir que no reinado de D. Manuel os assuntos relativos ao comércio da Mina e do Oriente eram resolvidos pelos vedores de Fazenda, "assim nas armadas que cada ano vão e acerca do provimento que para elas cumpre". Eram os provedores que davam os despachos para o aprestamento das armadas, fornecimento de mantimentos e tudo o mais necessário para a viagem[10].

Foi também D. Manuel que criou, em 1501, o lugar de provedor dos Armazéns da Guiné, Índia e Armadas, tendo nomeado para essas funções Jorge de Vasconcelos, fidalgo da Casa Real, com o vencimento de quarenta mil reis anuais. Na carta de nomeação justifica-se a criação daquele cargo por o comércio das Índias e Guiné obrigar a armar muitas naus e outros navios, convindo que houvesse uma pessoa com o exclusivo encargo de mandar construir e reparar os navios e comprar os mantimen-

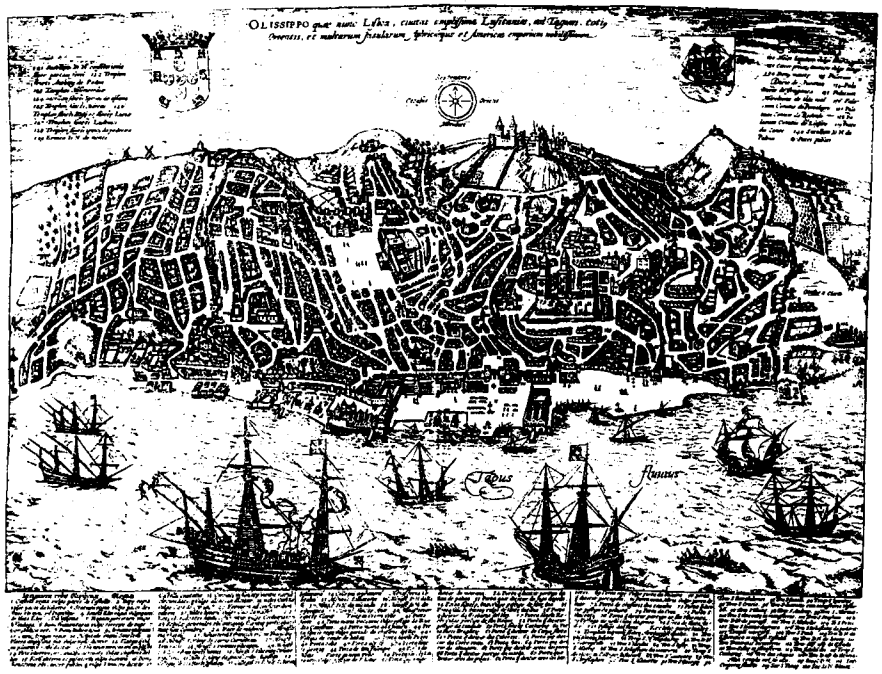
(7) Chancelaria de D. Afonso V, Livro 30, fls. 50 e Livro 32, fls. 141 (A.N.T.T.).

(8) Chancelaria de D. João II, Livro 21, fls. 84 e Livro 25, fls. 27 (A.N.T.T.).

(9) Chancelaria de D. Manuel, Livro 6, fls. 11 (A.N.T.T.).

(10) "Regimento dos Vedores de Fazenda", de 17 de Outubro de 1516.

Plan of Lisbon in the XVI Century, from an engraving in the «Theatrum Urbium» by J. Braunio



tos e outros artigos para o seu aprovisionamento. Ficaram subordinados ao provedor os almoxarifes, vedores, escrivães, mareantes, guardas de navios, carpinteiros, calafates, ferreiros, barqueiros e todos os outros oficiais dos Armazéns[11].

É curioso registar que o padre Fernando de Oliveira escreveu em 1555 que "governança do mar" andava naqueles tempos repartida por muitos, "um pedaço fazia o armador-mor, outro o provedor dos Armazéns, outro o vedor de Fazenda e todos não acabam bem de fazer porque ainda El-rei por si provê muitas coisas"[12].

O funcionamento da Casa da Índia era regulado por pormenorizadas disposições redigidas no reinado de D. Manuel que constam dum manuscrito arquivado na Biblioteca Nacional de Lisboa, com o título "Regimento da Casa da Índia". Este regimento foi decretado em 1509, sendo então feitor Estevão Vaz. As funções de feitor deviam ser confiadas a pessoa de prestígio e de confiança real. João de Barros que também foi feitor da Casa da Índia, diz nas "Decadas da Ásia", que este cargo, com o seu peso, fazia encurvar a vida, pois "leva todos os dias dela e com a ocupação e negócio de suas armadas e comércios afoga todo liberal engenho".

O provedor dos Armazéns da Guiné e Índia, para além de dirigir todos os serviços relacionados com a fábrica e aprovisionamento dos navios da Coroa e alistamento e assentamento das suas equipagens, tinha a seu cargo a polícia do porto: mandava vigiar as operações de tomar e retirar o lastro, dava licenças para se fazerem estâncias

(11) Chancelaria de D. Manuel, Livro 1, fls. 64, verso. A carta de nomeação está transcrita no livro "O Conselho da Índia", do Dr. Francisco Mendes da Luz, a págs. 360 e seguintes.

(12) "A Arte da Guerra no Mar", págs. 30 e seguinte.

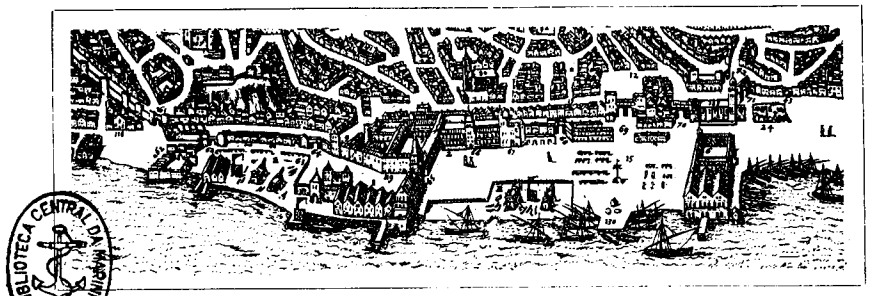
de madeira e para abrir cavas para os navios encalharem para reparação ou para serem desmantelados. Outra função importante do provedor era a de presidir aos júris de exames de pilotos, sota-pilotos, mestres, contramestres e guardiães, propondo ao Conselho de fazenda os que deviam embarcar nas naus da Índia. Do júri faziam também parte o cosmógrafo-mor, o patrão-mor da Ribeira e pilotos ou mestres, conforme os casos. O provedor examinava também as cartas de marear, agulhas e outros instrumentos náuticos, os quais eram previamente verificados pelo cosmógrafo-mor[13].

O principal estaleiro de construção naval — ou de fábrica de navios — era o da Ribeira das Naus. Contudo, construiam-se navios ou havia tercenas em outros locais das margens do Tejo e uma vista de Lisboa de George Braun — Olissipo — mostra, até, dois navios em construção no Terreiro do Paço. As tercenas do Porta da Cruz destinavam-se ao fabrico e guarda de artilharia, ficando uma situada em Santa Engrácia e a outra no actual Largo do Museu de Artilharia. Havia também tercenas em Cata-que-farás (Largo do Corpo Santo) e Santos. Na Telha, no rio Coina havia um estaleiro da Coroa e na Pederneira, perto da Nazaré, também se construiam navios.

De referir que para as reparações ou limpeza da carena os navios eram postos em "cavas", na margem dos rios. Chamava-se a esta operação pôr o navio a "monte": Mas as reparações e limpeza das obras vivas também se podiam fazer inclinando o navio a um bordo, com o auxilío de outro ou de uma barcaça, operação que se chamava pôr o navio a pendor ou querenagem à italiana.

As madeiras para a construção naval eram cortadas nas matas reais ou compradas a particulares. As mais utilizadas eram o sobro ou o azinho para o cavername e o pinho para o tabuado. Na construção de galés empregava-se também o carvalho, madeira rija mas mais leve que o sobro. O pinho melhor era o do pinheiro manso que não apodrecia tão facilmente como o pinheiro bravo, utilizando-se este último apenas

OLISSIPPO QUÆ NUNC LISBOA, CIUITAS AMPLISSIMA LUSITANIÆ, AD TAGUM



BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA LISBOA

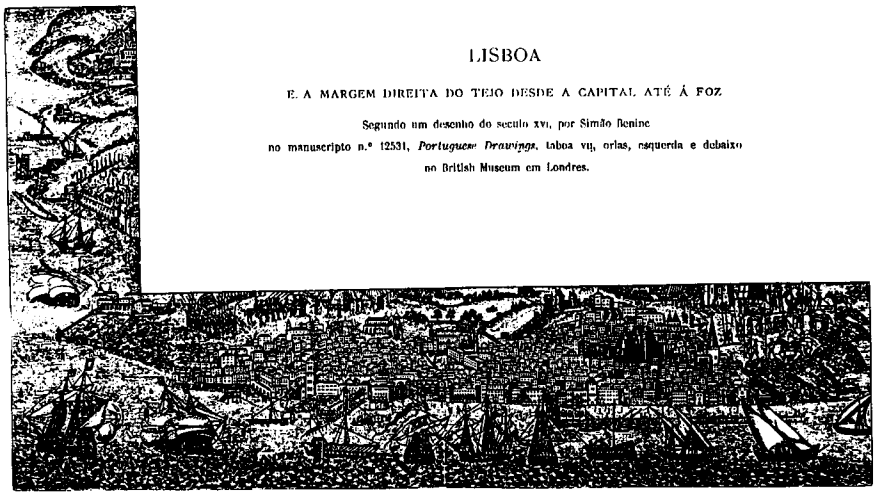
LEGENDA

1 — Ripe regia vulgo pacos da Ribeira.
6 — Domus frumentaria vulgo terreiro do tugo.
7 — Domus Indica vetus.
8 — Domus Indica noua.
9 — Armamentarium vetus nunc Atrium regiæ.
12 — Platea q̃ vulgo pilourinho velho dicitur.
13 — Via noua mercatorũ amplissia.
15 — Forũ olitoriũ et pescatoriũ vulgo Ribeira.
24 — Paco de madeira. Monasteria fratru.
42 — Porta maris vetus nunc vulgo postigo da Rua das Canastias.
43 — Porta maris ad S. Joanem.
62 — Porta que dicitur dos Corte reais.
62* — Porta q̃ dicitur dos Cobertes.
63 — Porta Auri.
64 — Porta que dicitur do almazem.
65 — Porta que dicũtur arcos dos pacos.
66 — Porta q̃ dicitur postigo da moeda.
67 — Porta quæ dicitur arco dos pregos.
68 — Porta q̃ dicitur arco dos barretes.
69 — Porta ripe vulgo porta da Ribeira.
70 — porta q̃ dicitur portagem.
71 — Porta noua Maris, vulgo porta do mar.
80 — Templũ sancti Juliani.
107 — Templũ martyru.
118 — Sac Corporis sancti.
119 — Sac S. Thome.
123 — Templum Misericordiæ.
130 — Moles lapidum vulgo Cais da pedia.
131 — Carcer priuatus Ciuitatis vulgo tiongo.
161 — Porta q̃ dicitur do Corpo Santo.

(13) Regimento dos Armazens da Guiné e Índia, de 17 de Março de 1674, pág. 17.

nas obras mortas e nas vergas e peças que requeriam madeiras leves e sem nós. Outras madeiras empregadas na construção naval eram o cedro, abeto, álamo e cipreste, principalmente o primeiro. As madeiras de pinho, sobro e carvalho do Ribatejo eram compradas por feitores. Os cortes eram efectuados em Janeiro e as madeiras transportadas por via fluvial até à Ribeira das Naus, onde eram postas em "viveiros" e estacas, sendo de sobro, e empilhadas, as de pinho[15].

O provedor dos Armazens superintendia na construção dos navios. O despacho que ordenava cada construção era registado nos livros das "ementas" de materiais dos almoxarifes ds Armazens do Reino e da Ribeira, onde se abria um título para cada navio. Todas as despesas eram lançadas nas ementas, até à conclusão da obra, sendo então o navio entregue ao mestre para ele nomeado, o qual ficava responsável pelo aparelho, ferros e amarras até ao regresso da viagem. Quando os navios desarmavam,



LISBOA

E A MARGEM DIREITA DO TEJO DESDE A CAPITAL ATÉ Á FOZ

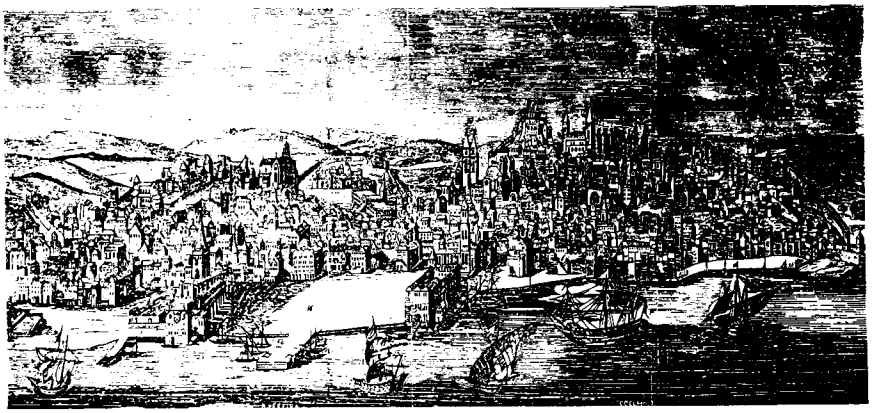
Segundo um desenho do seculo XVI, por Simão Beninc no manuscripto n.º 12531, *Portuguese Drawings*, taboa VII, orlas, esquerda e debaixo no British Museum em Londres.

passavam para a responsabilidade do almoxarife da Ribeira, sendo os materiais guardados em paiois existentes nos Armazens, até armarem para nova viagem. A artilharia era desembarcada e posta na praia, desde "a ponte da Casa da Índia até ao forte que de novo se faz no Terreiro do Paço", e ficava assente sobre vigas. As carretas e outros apetrechos de artilharia eram guardados no patio da Fundição a Santa Apolónia, ou nos Armazens[15].

Os materiais para as construções e reparações navais eram fornecidos pelos almoxarifes da Ribeira e dos Armazens do Reino. O primeiro fornecia as madeiras, a estopa, amarras, cordoalha miúda, âncoras e ferragens e o segundo, o massame, fio, linha, obra de esparto, alcatrão, breu, velas de cebo, cera em pão e lavrada, graxa, pregadura sortida, ferro em verga e vergalhão, lona, brim setelarau, treu e ruão. As despesas de materiais careciam de autorização do provedor dos Armazéns, que, todos os sábados, dava despacho aos almoxarifes que lhe levavam os livros de receita e despesa e as ementas das despesas feitas diariamente que eram conferidos por um funcionário dos Armazens chamado "contador", sendo depois aprovadas pelo provedor.

(14) Idem.

(15) Livro da Fábrica das Naus, pelo padre Fernando Oliveira.



Vista panorâmica de Lisboa no século XVI

As compras de materiais eram feitas por funcionários chamados "comissários", ou por "assentistas", nome que se dava aos que tinham contratos ou "assentos" com a Fazenda real, para o seu fornecimento.

A porta dos Armazens que comunicava com a Rua do Arco dos Cobertos, antigo nome da Rua do Arsenal, abria meia-hora antes da determinada para a entrada do pessoal e depois deste ter entrado só era permitida a passagem das pessoas autorizadas pelo provedor. Tinham, porém, livre entrada os alunos da aula de náutica, dirigida pelo cosmógrafo-mor. O horário dos Armazens era, no verão, das sete às dez horas e das quinze às dezoito e, no Inverno, das oito às onze e das catorze às dezassete. Mas, se houvesse trabalhos urgentes, o número de horas de serviço era maior.

As obras de construção e reparação eram dirigidas pelos mestres de carpinteiros e de calafates. Estes faziam o rol do pessoal utilizado nas obras que era entregue a um funcionário chamado "apontador". Cada carpinteiro ou calafate, podia indicar um moço como aprendiz, podendo também ser apontados os seus filhos.

Além dos mestres de carpinteiros e calafates, havia mestres de velas, de lemes e de mastros. Os mestres eram assistidos por contramestres e distribuiam o seu pessoal pelos diferentes serviços, devendo permanecer um mestre ou o seu contramestre nos locais onde houvesse obras em curso. Cada mestre podia escolher dois ou três moços, dos mais habeis, e que soubessem ler e escrever, aos quais ensinavam o seu ofício, especialmente a esquadria e a "forma das fábricas", par poderem ser escolhidos, mais tarde, para os substituir nas suas funções(16).

Um curioso ofício existente na Ribeira das Naus, era o de "guarda-pregos". cuja missão era andar em volta dos navios em construção para apanhar os pregos que caíam, se partiam ou torciam e impedir que os carpinteiros os escondessem nas algibeiras, os enterrassem ou guardassem nas suas ceiras. Estes funcionários faziam também a vigilância dos operários que trabalhavam nos navios em reparação no Tejo, bem como dos materiais utilizados nestas obras.

Outra curiosa profissão existente naquele tempo era a de "estopeira", mulher que desfiava cordas para fazer a estopa utilizada no calafeto dos navios. Não podiam comprar na cidade cabos velhos, nem pedaços de amarras, por se presumir que tivessem sido roubados e, se o fizessem, ficavam sujeitas a uma pena pecuniária e na reincidência, à pena de degredo.

(16) Regimento dos Armazens da Guiné e Índia, já citado.

REGIMENTO
DAS
COUSAS COMMUAS,
E GERAES
AOS OFFICIAES
DOS
ARMAZENS.

17

LISBOA, M.DCC.LVI.

Regimento dos Armazens da Guiné e Índia de 17 de Março de 1674

É de salientar que até meados do século XVIII não havia construtores navais na Ribeira das Naus. Segundo o Reportório Remissivo da Legislação de Marinha e do Ultramar, do comandante António Lopes da Costa Almeida, o primeiro construtor foi nomeado por decreto de 8 de Novembro de 1748, sendo então fixadas as suas funções e ordenado[17].

Os géneros para o aprovisionamento das naus da Índia e armadas eram fornecidos pelo almoxarife de mantimentos que tinham nos seus paiois biscoito, farinha, vinho, vinagre, azeite, carne de porco, carne de vaca, bacalhau, peixe fresco ou seco, arroz e legumes secos (feijão, grão, etc). O almoxarife visitava diariamente os paiois, para verificar o estado dos mantimentos e se havia derrames. Todos os sábados comunicava ao provedor dos Armazens as quantidades de géneros existentes, para este providenciar a aquisição dos que faltassem. Os despenseiros ficavam responsáveis pelos géneros fornecidos aos navios e quando estes voltavam de viagem um funcionário chamado "executor" verificava as sobras que eram entregues no almoxarifado.

De referir que o biscoito era o principal alimento a bordo, substituindo o pão. Era uma espécie de bolo de farinha de trigo não fermentado e sofria duas cozeduras quando as viagens eram de curta duração e quatro para viagens longas. Era fabricado nos fornos de Vale do Zebro, assistindo à pesagem um funcionário chamado juiz de balança. A seguir era ensacado e cosidos os sacos. Mas também podia ser adquirido a particulares, sendo nesse caso posta nos sacos a marca real. No tempo de D. Manuel havia também fornos para o fabrico de biscoito na Porta da Cruz (Largo do Museu da Artilharia). De referir ainda que a quantidade de biscoito para sustento de cada tripulante era calculada em vinte e oito a trinta libras, por mês. Estes recebiam os géneros crus e eram eles próprios que os tinham que cozinhar.

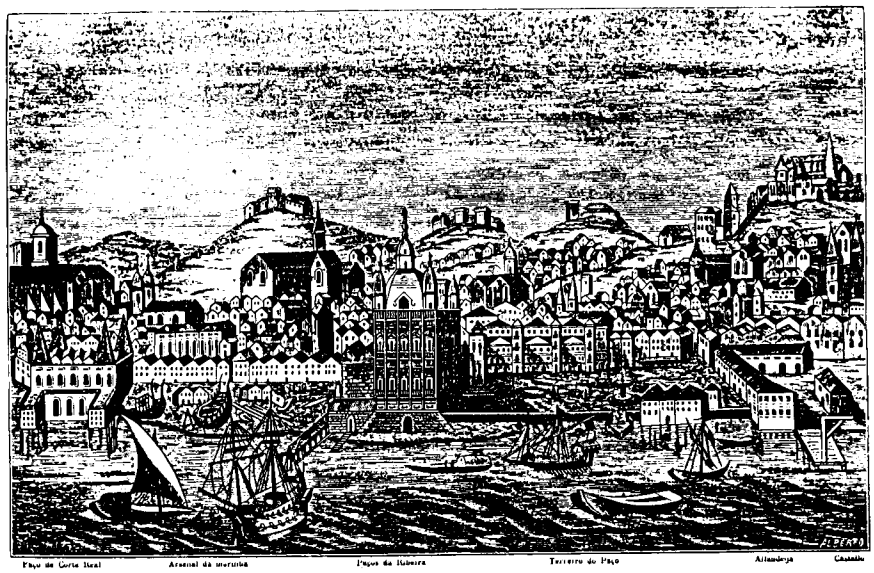
Os sobressalentes, os medicamentos e as armas e a pólvora ficavam à responsabilidade, respectivamente, do mestre do navio, do cirurgião e do meirinho. À chegada ao Tejo, o "executor" dos Armazés conferia os saldos existentes que eram depois entregues aos almoxarifes de materiais, e das armas e munições, conforme o caso. A pólvora era guardada na Torre da Pólvora, registando o respectivo almoxarife num livro a quantidade entrada.

VISTA DO ARSENAL DA MARINHA NA ÉPOCA DE D. JOÃO IV

(17) Este decreto constava do arquivo da Contadoria de Marinha, segundo o referido dicionário.

Devia ser febril a actividade na Ribeira das Naus antes da partida das naus da carreira da Índia, geralmente no mês de Março, o mais tardar em Abril, para poderem chegar ao canal de Moçambique na época da monção e alcançarem a Índia ainda nesse ano. Segundo Cristóvão Rodrigues de Oliveira, em 1551, trabalhavam na Ribeira das Naus 227 carpinteiros e 100 calafates e muitas vezes era necessário virem mais da província. Pouco mais de cem anos mais tarde, em 1664, trabalhavam ali mais de 600 homens na construção de quatro navios de guerra grandes — as fragatas "S. Jorge", "Santo António" e São Bernardo" e o galeão "S. Pedro de Alcântara", este último de 60 peças — e de dois mais pequenos — os patachos "Nossa Senhora da Piedade" e "Santos Mártires de Lisboa". Julga-se ter sido esta a capacidade máxima de construção naqueles estaleiros[18].

O lançamento á água dos navios era efectuado com grande pompa. Diz o almirante Celesino Soares, nos "Quadros Navais", que "a queda da imensa máquina e do seu berço, a que nenhuma potência deu impulso, a elegância das formas do navio, a



LISBOA NO TEMPO DE D. JOÃO IV

segundo um desenho contemporaneo

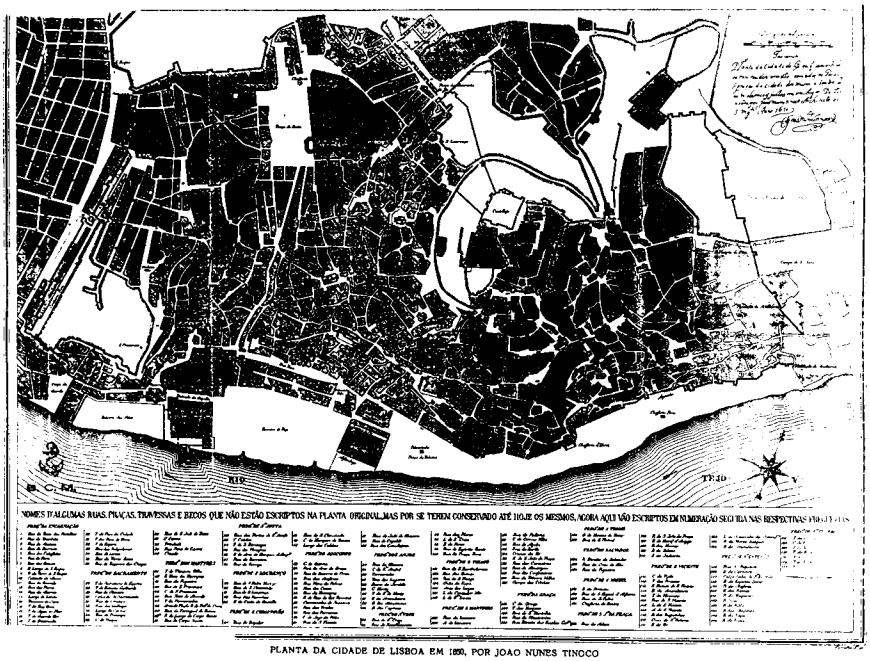
magestade da sua grandeza, o encanto da sua pintura, a ideia da sua força, tudo concorre para despertar no ânimo do observador singular interesse". Assistiam à cerimónia as mais altas entidades do país, o operariado dos estaleiros e muito povo.

Foram os portugueses que, no século XVI, iniciaram a construção dos navios com a popa para o mar visto que, anteriormente, eram lançados de proa[19].

A título de curiosidade, transcrevemos a notícia publicada na "Gazeta de Lisboa" de 21 de Novembro de 1721, do lançamento à água das naus de guerra "Nossa Senhora de Oliveira" e "Nossa Senhora da Nazaré", ambas de 50 peças: Diz o jornal

(18) V. "Sumário em que brevemente se contam algumas coisas... que há na cidade de Lisboa", por Cristovão Rodrigues de Oliveira e "notícias históricas de Lisboa na época da Restauração", por J.E. Moreirinhas Pinheiro.

(19) "Quadros Navais", Vol. IV, pág. 80 e 81, edição do Ministério da Marinha, 1972.



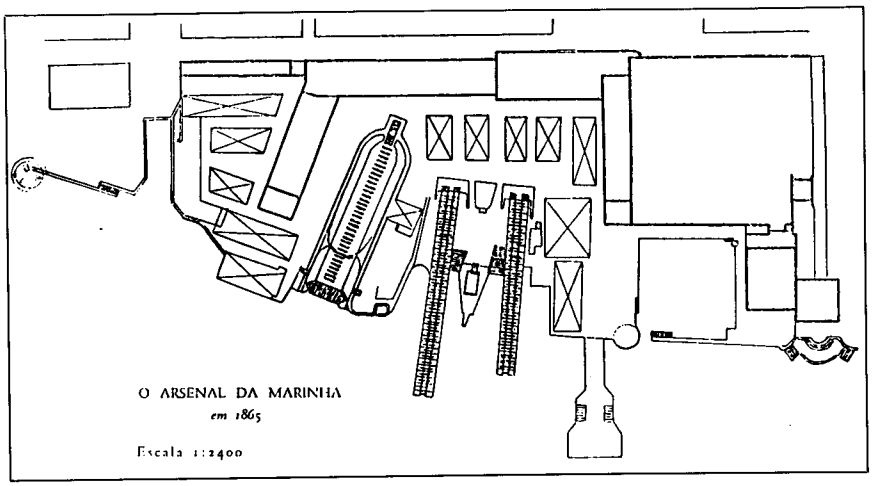
PLANTA DA CIDADE DE LISBOA EM 1650, POR JOAO NUNES TINOCO

que "o lançamento foi feito com grandíssima velocidade, tendo assistido ao acto D. João V e a família real, que se instalaram numa magnífica casa de madeira que expressamente tinha sido construída na Ribeira das Naus, adornada de ricas tapeçarias e damascos guarnecidos a ouro. O rei e a sua comitiva vieram para a Ribeira das Naus no bergantim real e desembarcaram na ponte da Casa da Índia. Terminada a cerimónia, voltaram a embarcar no bergantim. Depois da partida do rei, houve na "Casa da Aula" um copioso refresco de vários doces e bebidas, na forma que se costuma em semelhantes ocasiões".

Como se sabe, o terramoto de 1 de Novembro de 1755 e o incêndio que se lhe seguiu destruiram a Baixa de Lisboa. Os armazéns da Ribeira das Naus e os edifícios contíguos ficaram em ruinas e, se alguma coisa ficou de pé, teve que ser demolida. Mas o Marquês de Pombal tomou providências imediatas para a reedificação da Baixa lisboeta e dos estaleiros que foram mandados reconstruir pelo Alvará de 14 de Novembro de 1755, precisamente no mesmo local que ocupavam antes do terramoto.

É curioso registar que por Alvará de 6 de Março do ano seguinte, os carpinteiros da Ribeira das Naus foram autorizados a construir uma capela provisória de madeira, dedicada a S. Roque, enquanto não se construia a capela definitiva, hoje existente, também dedicada àquele santo.

Os estaleiros foram reconstruídos sob o risco dos arquitectos Eugênio dos Santos e Carlos Mardel que, como se sabe, foram os autores, dos planos de reconstrução da Baixa lisboeta. O novo arsenal, além de outros melhoramentos, dispunha duma Sala do Risco e de um Dique. Houve, porém problemas com as portas de madeira do Dique, que o fechavam, as quais deixavam entrar água. Além disso, estava roto no fundo. Ficou, por isso, inoperativo durante largos anos. Inicialmente o esgoto do dique era feito com bombas manuais rudimentares, e só mais tarde foi dotado duma bomba accionada por uma máquina a vapor. Em 1850, o Dique entrou de novo em funcionamento, com a bomba a vapor já instalada. Em 1868, foi adquirida em Ingla-



terra uma porta-batel. Verificou-se, porém, a falta de estabilidade desta e teve que receber cem toneladas de lastro. Outro problema, era o da beneficiação do lado exterior da porta-batel que só ficou resolvido com a construção de duas portas de ferro, adquiridas em Inglaterra, o que tornou possível a beneficiação dum dos sistemas de fechamento quando o outro era utilizado[20].

No dia 29 de Março de 1759 foi lançada à água no Arsenal da Marinha, ainda em construção, a nau de guerra "Nossa Senhora da Ajuda e S. Pedro de Alcântara", de 68 peças. O construtor deste navio foi o português Manuel Nunes, o que é sublinhado pela "Gazeta de Lisboa" que relata a cerimónia. No domingo antecedente, D. José e a família real tinham ido ao Arsenal para ver a nau no estaleiro, tendo andado dentro dela. Depois de assistirem ao lançamento, na tribuna para esse efeito construída, embarcaram em escaleres e andaram rodeando o navio no Tejo.

O novo arsenal ficou a dispor de duas carreiras de construção. No século passado, uma delas foi destruída para dar lugar a uma oficina de caldeiraria.

O cargo de provedor dos Armazens e os ofícios dependentes continuaram a existir até 1793, sendo abolidos por Alvará de 3 de Junho deste ano. Foram, então, criados o cargo de intendente dos Armazéns da Guiné e Índia, o qual ficou com as funções do provedor, e uma Contadoria, onde se faziam as folhas de férias do pessoal do arsenal e as contas dos materiais fornecidos[21].

Mais tarde, a Carta de Lei de 26 de Outubro de 1796 criou a Junta de Fazenda de Marinha que passou a superintender nos aprovisionamentos do Arsenal da Marinha e nas construções navais. Ficaram a depender deste organismo, a Intendência de Marinha, a Inspecção do Arsenal, a Fábrica de Cordoaria, os Armazens do Coina e as Matas reais. O inspector do Arsenal tinha a patente de chefe-de-divisão e, para além de dirigir os trabalhos do Arsenal e das Oficinas, inspeccionava o aparelho dos navios era responsável pela sua conservação e segurança, quando ancorados, e exercia ainda as funções de capitão do porto de Lisboa. De registar que é esta a primeira referência de que temos conhecimento relativa à criação deste cargo.

(20) V. "O Dique da Ribeira das Naus", pelo comandante Estácio dos Reis que apresenta um estudo pormenorizado deste assunto.

(21) V. Maço 8 de Leis, Documento 52, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

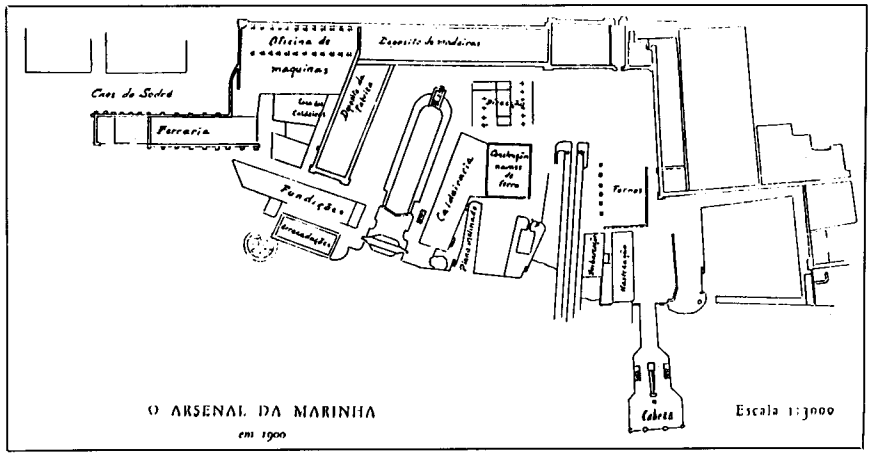
Outra importante disposição da Carta de lei de 26 de Outubro de 1796 foi a relativa à criação do corpo de engenheiros-construtores-navais. O engenheiro-chefe desta classe era o primeiro mestre da Escola de Construção, Desenho e Traçado de Formas, destinada à formação de engenheiros-construtores-navais e de mandadores, mestres e contramestres do Arsenal. Esta escola tinha a sede na Sala do Risco que ficava na ala ocidental do edifício da Marinha e na qual se fazia os traçados geométricos dos navios em verdadeira grandeza, tirados dos desenhos em escala reduzida.

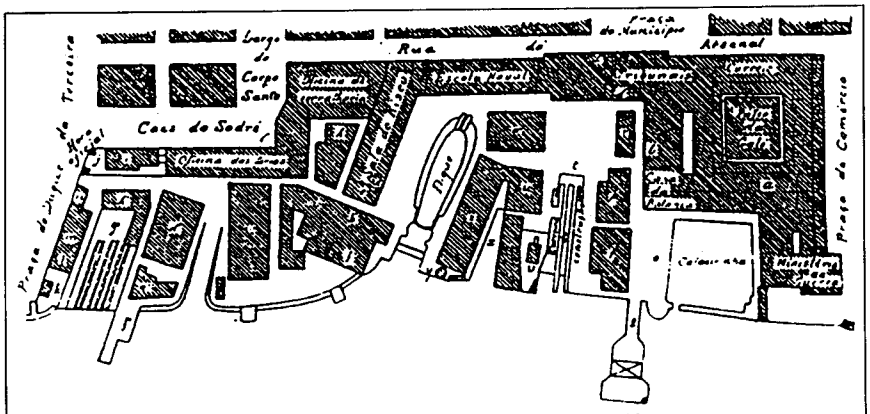
O Regimento da Junta de Fazenda de Marinha, também publicado em 26 de Outubro de 1796, definiu as funções do Intendente dos Armazens e do Inspector do Arsenal. O primeiro superintendia nos Depósitos de Mantimentos e de Materiais e no assentamento do pessoal de mar e guerra das equipagens dos navios da Armada. Quanto ao Inspector do Arsenal, competia-lhe dirigir os trabalhos de construção naval e das Oficinas e estavam-lhe subordinados os construtores-navais, mestres, contramestres, carpinteiros, calafates e restantes operários do Arsenal, bem como todo o pessoal marítimo da Ribeira das Naus: patrão-mor, sota-patrão-mor. mestres, contramestres, guardiães, cabos-da-ponte, patrões, arrais e marinheiros.

Mas o tempo da marinha de Vela, durante o qual tanto nos tínhamos distinguido, estava a terminar. Nos fins do século XVII começaram as primeiras tentativas para a utilização de máquinas a vapor como meio de propulsão, utilizando-se para esse efeito rodas com palhetas. O primeiro navio com este meio de propulsão parece ter sido o "Charlotte Dundas", lançado em 1801-1802. Contudo, devem-se ao norte-americano Roberto Fulton as primeiras experiências com êxito paa o emprego do vapor na propulsão marítima. Em 1807, Fulton construiu no rio Hudson, em Nova Yorque, o "Clermont", navio de rodas. Mas o primeiro vapor que atravessou o Atlântico foi o "Savannah", em 1819, que fez a viagem em 26 dias, mas com navegação à vela em grande parte da viagem.

A construção de madeira começou a ser substituída pela de ferro também a partir dos fins do século XVII. O primeiro navio de ferro parece ter sido construido em 1777, em Inglaterra. Nos meados do século XVIII, os navios de madeira já estavam a ser suplantados pelos de ferro, com propulsão a vapor. O primeiro navio de ferro que atravessou o Atlântico foi o "Great Britain" em 1845. Duas décadas mais tarde apareceram os primeiros navios de aço.

As primeiras experiências para a utilização do hélice foram realizadas pelo norte-americano Stephens, em 1804. Contudo, o primeiro navio de hélice que teve êxito foi o "Arquimedes", construído em 1838.





PLANTA DO ARSENAL DA MARINHA E EDIFÍCIOS CONTÍGUOS

ESCALA: 1:5000

a — local de uma antiga porta do Paço da Ribeira ou Casa da Índia; b — carranca com uma bica; c — porta principal; d — capela de S. Roque; e — observatório astronómico; f — casa dos banhos; g — local do antigo balão da hora oficial, desde 1885 (anteriormente estava colocado no terraço da casa dos banhos, tendo sido inaugurado em 1855); h — casa das caldeiras; i — antigo edifício da Exploração do Porto de Lisboa; j — relógio da hora oficial; k — Instituto de Socorros a Náufragos; l — local da antiga Imprensa da Armada, mais tarde, do Instituto de Biologia Marítima; m — cantina do pessoal da Armada; n — Cooperativa Fabril Naval; o — molhe; p — barracão; q — barracão; r — Direcção dos Serviços Marítimos; s — ponte-cais de ferro onde estava montada a cábrea; t — carreira de construção; u — oficina (neste local havia anteriormente outra carreira); v — edifício da Superintendência do Arsenal; x — rampa para encalhe de embarcações; y — casa do breu; z — casa das bombas da doca; a' — Direcção das Construções Navais; b' — oficina; c' e d' — oficinas; e' — depósito de carvão; f' — ponte-cais de madeira; g' — plano inclinado (neste plano foram construídas as canhoneiras tipo "BEIRA"); h' —oficinas.

(de "As Muralhas da Ribeira de Lisboa")

A Marinha de Guerra portuguesa que nos meados do século XVIII era constituída por naus, fragatas e corvetas à vela estava absoleta e urgia substituir estes navios por cruzadores e torpedeiros, com casco de ferro ou aço e máquinas a vapor. Todavia já possuíamos nesta época alguns navios mistos, a vapor e à vela.

Entretanto, foram efectuadas algumas alterações no Arsenal da Marinha, para o adaptar construção naval de ferro e à propulsão a vapor. A primeira obra importante realizada no Arsenal, com técnica moderna, foi a construção das máquinas da escuna "Barão de Lazarim", navio lançado à água em 22 de Setembro de 1858. Os primeiros cascos construídos em ferro no Arsenal foram o vapor "Azinheira" e a lancha "Vale do Zebro". O último navio de madeira ali construído foi a canhoneira "D. Luis", lançada à água em 22 de Junho de 1895.(22)

Entretanto a área do Arsenal que estava confinada ao espaço anteriormente ocupado pelos antigos estaleiros da Ribeira das Naus, foi um pouco aumentada em 1876, com a anexação dum terreno do lado do Cais do Sodré.

(22) V. "Estaleiros Navais Portugueses, I Arsenal da Marinha", pelo comandante Carlos Gomes de Amorim Loureiro.

Em 1896 foi contratado o engenheiro francês Alphonse Croneau para dirigir os serviços técnicos do Arsenal, iniciando-se então a construção do primeiro navio de guerra de casco de aço, o cruzador "Raínha D. Amélia". Com Croneau vieram alguns técnicos estrangeiros que foram depois substituídos por pessoal português habilitado na Escola de Construção Naval.

Em 1905 Croneau foi substituido pelo engenheiro construtor naval Mancelos Ferraz. Durante a gerência deste, iniciou-se a construção das canhoneiras do tipo "Beira" — oito no total — sendo instaladas, em 1914, três novas carreiras para esse efeito, no plano inclinado situado a oeste dos terrenos do Arsenal, junto da antiga ponte Burnay, no Cais do Sodré.

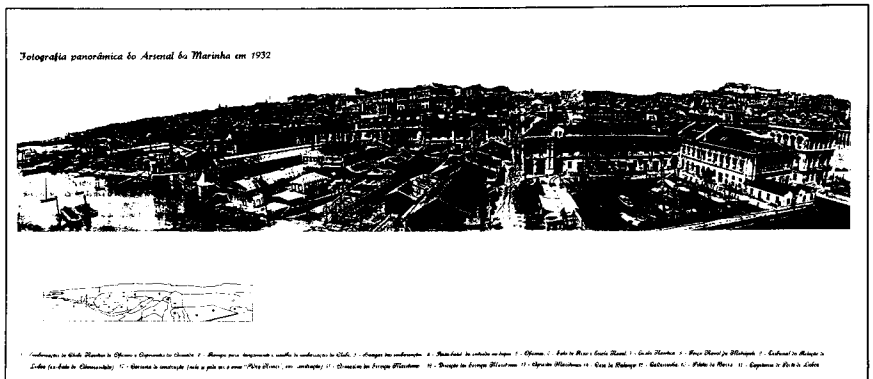
Em 1916, com a entrada do nosso país na Grande Guerra, foram apresados 75 navios alemães que se tinham refugiado nos nossos portos. Coube então ao Arsenal da Marinha o importante trabalho de pôr a navegar grande parte deles, com a urgência que a situação de guerra exigia.

Entretanto iniciaram-se os estudos para a transferência do Arsenal para o Alfeite. As obras para a construção deste Arsenal foram em parte custeadas com verbas recebidas da Alemanha, a título de Reparações de Guerra.

As últimas construções feitas no Arsenal da Marinha foram as canhoneiras "Faro" e "Lagos" e os avisos "Pedro Nunes" e "João de Lisboa". Mas nesta altura o Arsenal da marinha já não tinha condições para satisfazer às necessidades da Armada. Além da falta de espaço, havia deficiências técnicas no seu funcionamento que tornavam imperiosa a transferência das instalações para o Alfeite.

O Decreto n.º 28408, de 31 de Dezembro de 1937, seguido do n.º 28414, de 12 de Janeiro de 1938 determinaram o encerramento do velho Arsenal e a transferência das máquinas e apetrechos para o Alfeite. O Arsenal deixou de laborar a 13 de Maio de 1939. A seguir foi efectuado o desmantelamento dos edifícios das oficinas e das outras dependências. O Dique e a Caldeirinha foram atulhados e nos terrenos contíguos ao velho Arsenal foi aberto um arruamento, junto o rio, que ficou a denominar-se Avenida da Ribeira das Naus.

Para terminar, vamos contar dois episódios pitorescos ocorridos durante o lançamento de navios no antigo Arsenal, porque nem sempre as cerimónias se efectuavam sem percalços. No dia 22 de Junho de 1895 estava tudo preparado no Arsenal para o lançamento da canhoneira "D. Luís". Grande multidão assistia ao espectáculo, quer em terra, quer em pequenas embarcações no Tejo. O praia-mar estava previsto para as 14.30 horas. O Ministro da Marinha, José Bento Ferreira de Almeida e outras entidades oficiais aguardavam a chegada do rei D. Carlos, para se dar início à cerimónia.


Fotografia panorâmica do Arsenal da Marinha em 1932

Mas à hora do praia-mar o rei ainda não tinha chegado e as autoridades do Arsenal fizeram ver ao Ministro que não se podia retardar o lançamento, por se correr o risco do navio na sua corrida para o rio encalhar, sob a influência da corrente. Urgia tomar uma decisão. Ferreira de Almeida consultou os almirantes presentes e resolveu que se fizesse imediatamente o lançamento. O navio deslizou na carreira e entrou no Tejo, ao som do hino real e dos aplausos da multidão. Entretanto, o rei D. Carlos, acompanhado pelas raínhas D. Amélia e D. Maria Pia, chegou ao Arsenal e dirigiu-se para a tribuna. Vendo que a canhoneira "D. Luis" já estava na água, manifestou ao Ministro da Marinha a sua estranheza por não terem esperado por ele para dar início à cerimónia. O Ministro retorquiu: "Magestade, o lançamento foi efectuado à hora do praia-mar e a maré não espera por ninguém, mesmo que seja Vossa Alteza".

Outro episódio que só por sorte não deu origem a um grande desastre, ocorreu no lançamento do aviso "João de Lisboa", que foi o último navio construído no velho Arsenal. O navio devia ser lançado às 16.20 horas. O Ministro da Marinha, Ortins de Bettencourt e outras entidades oficiais aguardavam na tribuna a chegada do Chefe do Estado, General Óscar Carmona e do Presidente do Conselho, Oliveira Salazar. Subitamente, o navio começou a deslizar velozmente na carreira, antes que o Presidente da República e a sua comitiva, que já estavam no Arsenal, tivessem tempo para chegar à tribuna! Na sua marcha veloz, o "João de Lisboa" arrastou uma escada por onde, momentos antes, tinham subido alguns operários, e fez estilhaçar algumas escoras ainda não retiradas. O navio começara a deslizar na carreira exactamente vinte minutos antes da hora marcada!

E de toda a intensa actividade de construção naval que durante séculos houve na Ribeira das Naus ficou apenas, para recordação, uma placa colocada no canto sul do edifício da Sala do Risco, que lembra aos vindouros que ali se construiram muitas das naus que descobriram novas terras e novos mares e levaram a todo o mundo o nome de Portugal[23].

(23) Mais desenvolvida informação sobre a Ribeira das Naus poderá ser obtida no livro "A Nau de Pedra", Edição da "Revista da Armada", Lisboa, 1988.

BIBLIOGRAFIA SOBRE A RIBEIRA DAS NAUS

"A Ribeira de Lisboa", por Júlio de Castilho.
"As Muralhas da Ribeira de Lisboa", por A. Vieira da Silva.
"A Cerca Moura de Lisboa", pelo mesmo autor.
"Regimento das Casas das Índias e Mina", publicado pelo Dr. Damião Peres, Coimbra, 1947.
"Regimento da Casa da Índia", publicado e prefaciado pelo Dr. Mendes da Luz, in "Anais da Junta de Investigação do Ultramar", Vol. VI, Tomo II, 1951.
"A Casa da Índia", artigo do comandante Tancredo de Morais, publicado nos "Anais do Clube Militar Naval", número de Novembro e Dezembro de 1934.
"Colecção de Regimentos Reais", da Biblioteca Central da Marinha.
"Crónica do Serenissimo Senhor Rei D. Manuel", por Damião de Gois, edição de MDCXLIX.
"Lisboa de Quinhentos", por Damião de Góis, tradução de Raul Machado.
"História do Município de Lisboa", por Eduardo Freire de Oliveira, 1887.
"Lendas da Índia", por Gaspar Correia.
"Sumário em que brevemente se contam algumas cousas (assim eclesiásticas como seculares) que há na Cidade de Lisboa", por Cristovão Rodrigues de Oliveira.
"Da Ribeira das Naus e Casa da Índia ao Ministério da Marinha", artigo do almirante A. Teixeira da Mota, in "Anais do Clube Militar Naval", número de Abril/Junho de 1961.
"Décadas da Ásia", de João de Barros.
"Livro das Grandezas de Lisboa", de frei Nicolau de Oliveira.
"Ementas da Casa da Índia", publicado por Anselmo Braamcamp Freire, Lisboa, 1907.
"Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal", pelo almirante A. Teixeira da Mota.
"Memória das Principais Providências que se deram no Terramoto que pacedeu a Corte de Lisboa no Ano de 1755", por Amador Patrício de Lisboa, MDCCLVIII.
"A Arte da Guerra do Mar", pelo padre Fernando Oliveira, edição do Ministério da Marinha.
"Livro da Fábrica das Naus", pelo padre Fernando Oliveira, in "O Padre Fernando de Oliveira e a sua Obra Náutica", por Henrique Lopes de Mendonça.
"O Conselho da Índia", pelo Dr. Francisco Mendes da Luz.
"A Pederneira", por. P. M. Laranjo Coelho.
"Expedições e Armadas nos Anos de 1488 e 1489", por Anselmo Braamcamp Freire, Lisboa, 1915.
"Leis e Provisães que El-Rei D. Sebastião... fez depois que começou a governar" por Francisco Corrêa (reservado n.º 993 P. da B.N.L.).
"Os Portugueses no Mar", pelo comandante Henrique Quirino da Fonseca.
"Construções de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia, no começo do Século XVII", pelo comandante Sena Barcelos, in "Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, n.º 1 de 1898-1899.
"João Pereira Corte-Real e as Naus da Carreira da Índia", por Frazão de Vasconcelos, Lisboa, 1928.
"Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património dos Reinos de Portugal, Índia, Ilhas Adjacentes de sua Coroa e outras Particularidades", por Luís de Figueiredo Falcão, ano de MDCVII.
"Estaleiros Navais Portugueses, I Arsenal da Marinha", pelo comandante Carlos Gomes de Amorim Loureiro.
"A Nau de Pedra", colectânea de artigos da vários autores sobre a Ribeira das Naus e acontecimentos ali ocorridos, edição da Revista da Armada, 1988.